

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941 FEBRUÁR 15 (4. SZÁM)



Magyar vadászrepülőszázad

ÁRA 50 FILLÉR

OLVASSA LAPUNKAT

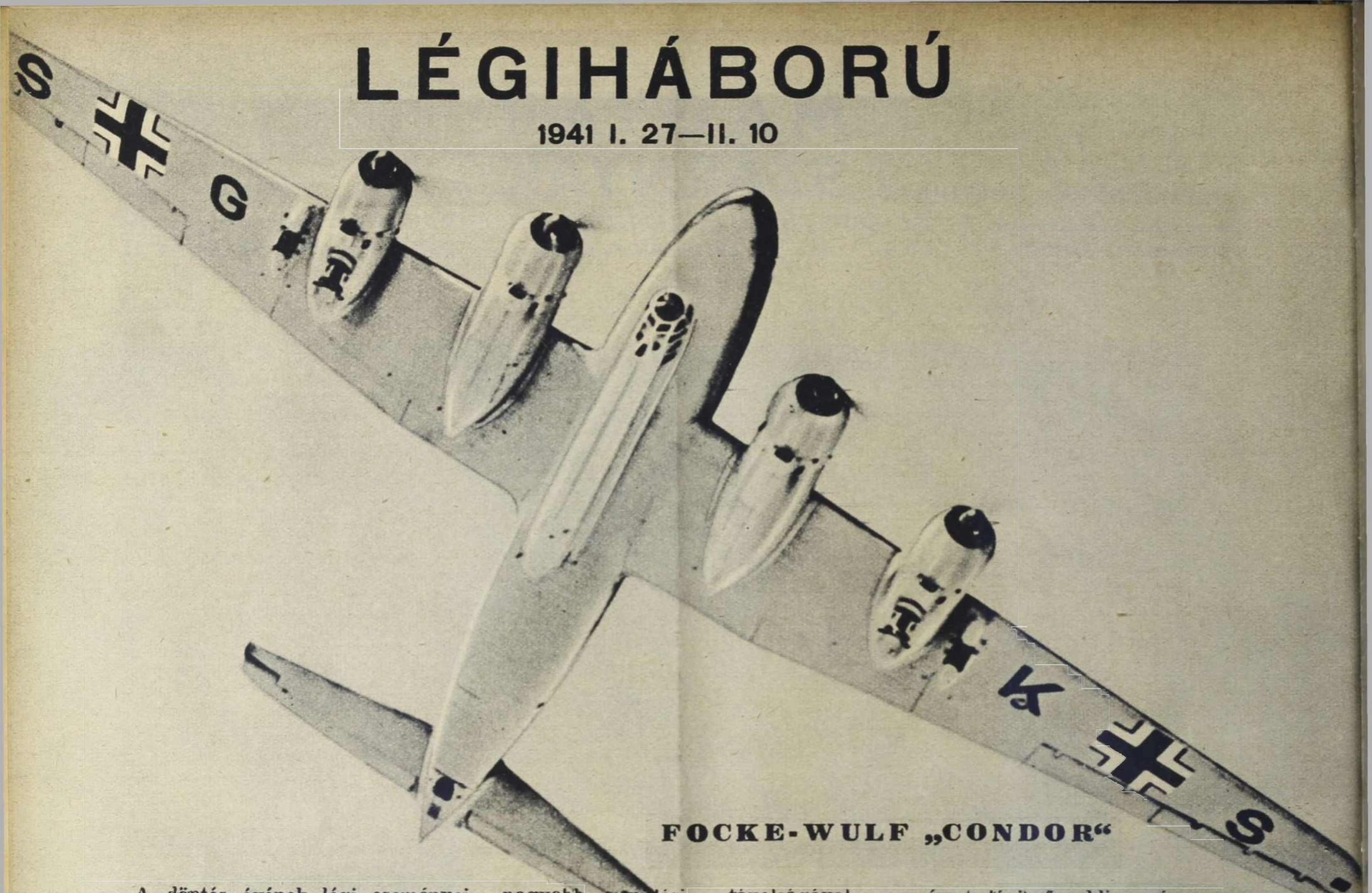
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT
MAGYAR SZÁRNYAK
RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 4. SZÁM * BUDAPEST, 1941 FEBRUÁR 15



A PILÓTA

LÉGIHÁBORÚ

1941 I. 27—II. 10



FOCKE-WULF „CONDOR"

A döntés évének légi eseményei már rávilágítanak a várható nagy küzdelem súlypontjára. Német részről miután a légi tömegtámadások és a nagy éjszakai repülőtámadások elmaradtak, legerősebb a tevékenység a *tengeren*. A német légierő nagy hatósugarú bombázói egyre nagyobb területeket kutatnak fel hajók és conwoyok után. Miután Anglia támogatásának főiránya nyugat, a német gépek mind jobban kiterjesztik csápjaikat az óceán felé. Izlandtól délre talán egészen az Azori szigetekig fog terjedni az az óriási működési tér, amin belül a német nagy hatósugarú bombázók, tengeralattjárók és a haditengerészet egyes hajói, segédcirkálói a hajózás főútvonalait ellenőrzés alá veszik. Minden, ami Anglia felé közeledik vizen és amint várható a levegőben is, beleütközik az Anglia körüli német blokádba, aminek gerincét tavaszra a tengeralattjárók újabb tömegei fogják képezni. A tengerek feletti légiháborúra a német haditengerészet repülőcsapatának számos bevált vizirepülőgéptipusa van. A Dornier és Blohm-Voss-gyár óceáni légiforgalomra kikisérletezett négymotoros gépeinek katonai változatai üzemanyagpótlás nélkül kb. 5000 km-es utakat tudnak megtenni. Az amerikai és angol sajtó addig beszélt a repülőerődökről és légicirkálókról, addig fenyegette a németeket hónapokon át velük, míg a németek a Focke—Wulf Condorból építettek maguknak egy olyan *repülőerődöt*, amelyik 8000 km-es legnagyobb repülési távolságával, több repülőgépágyúból és géppuskából álló fegyverzetével, majd meg fog felelni a célnak. Talán már az óceán közepén felveheti a harcot azokkal az amerikai Boeing repülőerődökkel, amelyek a német ipari centrumok szétbombázása céljából az Egyesült Államokból légiúton jönnek át Angliába vagy Irországba.

A Condorok már megjelentek Izland fölött és az ottani angol repülőteret és rádióállomást megtámadták. Rácsaptak Irországtól és Portugáliától nyugatra 500 km-re, nyugodtan haladó hajókaravánokra és szétszórták, elsüllyesztették azokat. Ötszázkilós bombáikkal minden kereskedelmi hajót el tudnak süllyeszteni. A hajókaravánok biztosítására már nem elég a rombolók és kiscirkálók néhány légvédelmi ágyúja és gépágyúja. Át kell mindtöbb hajót légvédelmi cirkálóvá alakítani és a conwoyok közepébe helyezni, azokkal távoltartani a támadó német gépeket. A rombolók már csak a buvárhajók ellen fogják a harcot felvenni.

A tenger tehát sok harccselekmény szinhelye lesz és a blokádháború nem kétséges német győzelmet fogja hozni.

*

Az Anglia elleni német támadások nappal és elvétve éjjel is, csak kisebb német kötelékek bevetéséből állnak. A nagy téli felkészülés után, a döntő támadás villámcsapásszerűleg fogja Angliát érni és a német légierő eddig még nem tapasztalt erejű bevetése áll küszöbön német államférfiak szerint. Churchill is leginkább ettől tart. Addig a fegyveres felderítés folyik és a partvidék repülőtereinek, táborainak, vasút és út műtárgyainak bombázása, kikötők aknásítása stb. Ezzel a látszólag kis német légitámadó tevékenységgel szemben a *német légvédelem* old meg nagy feladatokat, hogy a támadáselőtti felkészültséget felderítő- és bombatámadásaikkal zavaró angol gépeket távoltartsa a kontinenstől. Az angol hadvezetés körülbelül sejti a készülődéseket és fokozott felderítő tevékenységet fejt ki Brest és Ostende között főleg a tengerparti sávban Az angol éjjeli támadások is ritkábbak lettek, ezzel szemben két nappali támadási kisérletet tettek az angolok, hogy az erősen védett tengerparti terület fölé behatoljanak és az ottani céljaikra bombákat vessenek. Mind a két támadás Calais és Dünkirchen irányába a kedvező időjárás és felhőzet kihasználásával nagy erők bevetésével, az angol vadászerők biztosítása mellett indult meg. Az 5-i támadásnál 17, a 10-inél 20 angol gép veszett el anélkül, hogy a német gépek közzül egyetlenegyet sikerült volna lelőni. A kialakult légiharcok a Me 109 és Spitfire—Hurrican kötelékek küzdelmei voltak mert az angol bombázók egyrésze hamarosan visszafordult, de a biztosító angol vadászok felvették a harcot az idejében riasztott

Bombák a kioldás pillanatában

német vadászokkal. Hosszú idő óta ez a két légiharc adott alkalmat arra, hogy eredményén keresztül a német-angol vadászerőket össze lehessen hasonlítani.

A gyors Messerschmitt vadászok ellen többször hangoztattak kifogásokat, különösen tavaly semleges és angol-francia szakemberek. A nagy őszi légiharcok és a mostani két összecsapás a legjobb angol gépekkel bebizonyította, hogy a Me 109 jól begyakorolt és a gép sajátosságait ismerő és kihasználó pilóta kezében *a világ legjobb vadászgépe*. Az amerikaiak elfogulatlanul a Spitfire angol vadászt a saját standard típusaiknál jobbnak tartották. Hát a németek most két légiharcban veszteség nélkül semmisítettek meg négy angol spitfires vadászszázadot. Lehet, hogy a nagy angol légiveszteségek miatt az új személyi utánpótlás gyengébb és tapasztalatlanabb és ez is szerepet játszott a a mostani nagy német sikereknél. De éppen úgy valószínű, hogy az 1940-es első légiharcokban is azért sikerült minőségileg gyengébb Curtiss Morane és Hurrican gépekkel a Me 109-el szemben néha sikert elérni, mert még nem ismerte eléggé a német pilóták egy része a Messerschmitt vadászok tulajdonságait. A német egységes vadásztipus a támadásban és védelemben egyformán bevált és a Csatorna mindkét oldalán biztosítja a feltétlen német légifölényt.

*

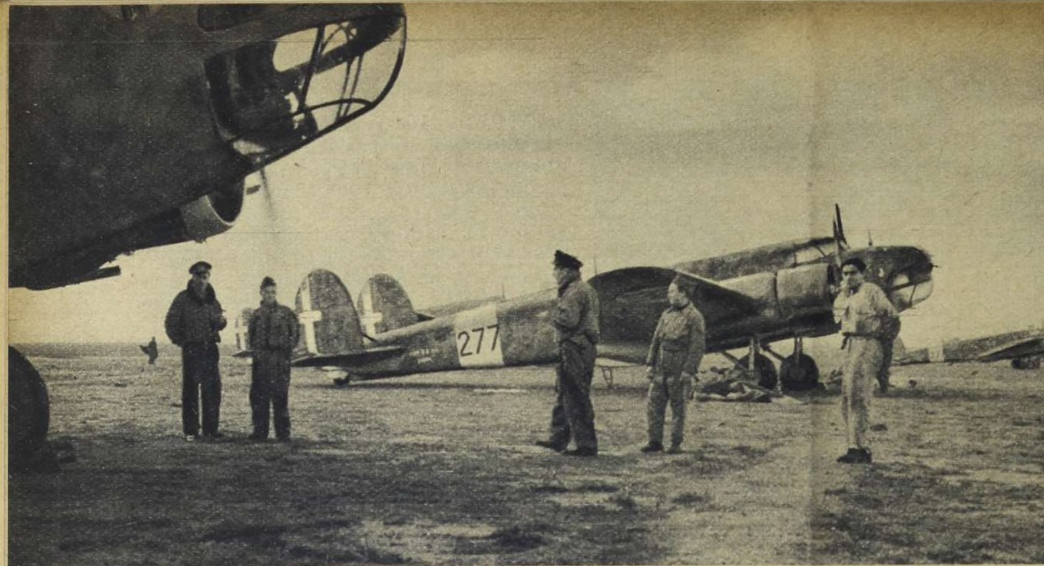
A tengeri- és légiháborúnak ma még két közös tulajdonsága van. A tengeren és a légtérben való tartózkodás egyformán ideiglenes. A vízen mozgó harcegységek hetekig, a levegőben harcoló gépek órákig maradhatnak közegükben. A tengeri blokádháború végeredményben megnémíthatja az angol szigetek élelmiszer- és hadianyagellátását. A légiháború eredménye lehet a légiuralom elérése és ezáltal az angol katonai ellenállás erejének megbénítása. A végleges döntést mégis csak a földihaderő nagyszabású támadásával — amibe természetesen a tengeri és légierő is teljes erővel bekapcsolódik — kell kiküzdeni olyan szívósan ellenálló ellenféllel szemben, mint az angol. Ez előtt a támadás előtt áll?k ma. A földön kell a döntést keresni. A felhasználatlan, friss, támadószellemű és legjobban vezetett sokmilliós német hadsereg a műszakilag szintén jól felszerelt, jó katonai értékű, de számban és vezetőkben gyengébb angol haderőt fogja megtámadni.

Ma egy éve még az angolok a franciákkal, török, görög, román segítséggel akarták a németeket katonailag megveretni. Ők a blokádháborút vitték volna tovább és főleg hadiszerekkel és kisebb katonai erővel támogatták volna a küzdőket repülőkön kívül.

A helyzet egy év alatt — emlékezzünk vissza a tavaly februári bizakodó angol, francia, amerikai stb. ujsághírekre — 180 fokot fordult. Az angol birodalom katonapolitikai helyzete az akkor felkí-



Egy angol zuhanóbombázó vége az afrikai harctéren



nált garanciák ellenére az európai térben siralmasan megváltozott. Hol van már a koncentrikus Németország elleni támadásnak lehetősége észak, nyugat és délkelet felől? A blokádra épített régi terv, ami 1914—18-ban bevált, ma semmi, mert Európa és Oroszország minden élelmiszere és nyersanyaga a tengelyhatalmak háborúját segíti. Anglia pedig eljutott annyira, hogy csak az Északamerikai Egyesült Államok menthetnék meg hatalmas ipari termelésük és nyersanyaggazdagságuk révén. Ha Anglia még békében, pl. 1938-ban megkezdte volna az amerikai hadiipar irányított termelését saját támogatására beszervezni, akkor ma nehéz lenne Angliát leverni. Ezt azonban elmulasztotta, sőt nem is gondolt még egy év előtt sem erre, mert a német felkészültségét lebecsülte és behozhatónak tartotta.

*

Az angol birodalom minden erőfeleslegét, illetve Angliában nélkülözhető erejét Itália ellen összpontosította. Az északafrikai támadás Cyrenaika északi területeinek és fővárosának, Benghasinak elfoglalása után a homoksivatagos Tripolitánia keleti határához ért. Innen Tripolisz, a főváros, mintegy 700 km-re van. Angol légitámadások már voltak az itteni repülőterek ellen, a földi támadás még nem indult meg. A német légierő pedig az angolok oldalába és hátába folytatja támadásait. *Egyik legjelentősebb légi sikere a most folyó háborúnak a február 5-én a Szeuzi csatorna ellen délről végzett sikeres német repülőtámadás volt.* Ennek folyamányaként két elsüllyesztett teherhajó a csatornát eltorlaszolja. A támadás éjjel világítóbombák fényénél történt. A légvédelmi tüzérséggel, fényszórókkal és léggömbgátakkal alaposan megerősített csatorna mindkét oldalán több repülőtér is van, tele vadászgépekkel, hogy a nappal támadó gépeket leküzdjék. A német gépeket későn ismerték fel, úgyhogy ez a vakmerő támadás a csatorna két keskeny szakasza ellen sikerrel járt. A szuezi út, ha ideiglenesen is, de bezárult.

Az Eethiopia elleni angol északi támadás erős olasz ellenállásba ütközött és Eritreában heves harcok folynak, az olasz légierő élénk részvétele mellett. A déli támadásokat az olasz és bennszülött csapatok egyelőre visszaverik. Ezekben a harcokban nagy szerepet játszanak az olasz repülők alacsonytámadásaikkal.

Albániában és Görögországban megélénkült már a légitevékenység és az olasz bombázók számos vállalkozást hajtottak végre a felvonult görög seregek hátába és a nagyobb városok ellen. Az itteni repülőalakulatoknál vannak beosztva Ciano és Pavolini miniszterek is, akik mint osztag- és századparancsnokok minden nagyobb támadásban résztvesznek.

A balkáni helyzet közeli teljes tisztázódás előtt áll. A romániai légvédelmi intézkedések, az angol diplomácia kivonulása Romániából, előjelei ennek.

*

Német részről Hitler vezér nagy januárvégi beszédén kívül, Raeder admirális és Hess miniszter, a Führer helyettese tettek célzást az Anglia elleni támadásra és az egész német véderő nagy feladataira.

Angliában Churchill beszéde és az ausztráliai miniszterelnöké sejtették a közelgő nehéz időket. Churchill az Egyesült Államoktól csak ipari támogatást kér, hadianyagot, minél többet és minél gyorsabban, a többi az angol véderő gondja. A német légierő tevékenységének eddigi többszörösétől tart.

Az Egyesült Államok hadi-, főleg repülőipara termelésében azonban *nagy nehézségek mutatkoznak.* Nem teljesítik a gyárak a vállalt megrendeléseket. *A rendelés és a leszállítás között 30%* különbség van, természetesen a leszállított gépmennyiség rovására. Ezek a hiányok nem annyira az angol, mint inkább az USA légierejét érintik, mert a hiányt az amerikai rendelésekből pótolják Anglia számára. A termelési nehézségek szervezési, nyersanyag természetűek és a kiegészítő iparágak pontatlan szállításaiban rejlenek. Nehézségek vannak az autóipar átállítása körül is. *Knudsen,* az USA véderőbizottságának elnöke az 1941-es termelési program januári 1000-es gépszámát; amit még tavaly ősszel biztos 1250-nek ígértek, *700 darabban jelöli meg.* Be kell hozni a hatnapos munkahetet a mostani ötnapos helyett, akkor 20%-kal remélik a termelés fokozását. A repülőipar milliókat kapott dollárban, hogy a szükséges befektetéseket azonnal elvégezze. Ezzel szemben sztrájkok és egyéb okok miatt a termelés nem emelkedik. A nagy repülőgép- és mótorgyárak *állami tulajdonbavételével is megfenyegették az iparvállalatok vezetőit, ha a termelési eredmény nem fog emelkedni.*

Ez a helyzet ma abban az iparban, amire Anglia egész 1941. évi ellenállását felépítette.

Ezzel szemben a németek a tél folyamán megszerezték a már üzembe vett lengyel-sziléziai el nem pusztított gyárakon kívül a francia, belga, luxemburgi, dán, norvég, holland hadiipar működőképes gyárait is. Ugyhogy javításoktól kezdve a gyártásig ez az árnyék-ipar a nagy német repülőipart mindenben kisegíti. Ha a német gépekről közölt óriási számok nem is tekinthetők autentikusaknak, mégis a német légierő igen nagy fölénnyel indul a tavaszi küzdelembe.

Bt.



Tűnődés!
Fej vagy írás?



A repülőbombák a nagy út előtt



A legnagyobb méretű bombák a bombázó gép törzse alá kerülnek felszerelve

KÉSZEN A TAVASZI TÁMADÁSRA

Készen az elszállításra

A német lőszerraktárakban kifogyhatatlan mennyiségű bombát halmoztak fel

Cant Z 1007/bis nagyteljesítményű olasz bombázógép a görög front hegyóriásai fölött

AZ OLASZ LÉGIERŐ BOMBÁZÓI AFRIKÁBAN ÉS ALBÁNIÁBAN EREDMÉNYESEN TÁMADNAK

Fiat BR 30-as bombázók úton



A Ju 52-es mint betegszállítógép



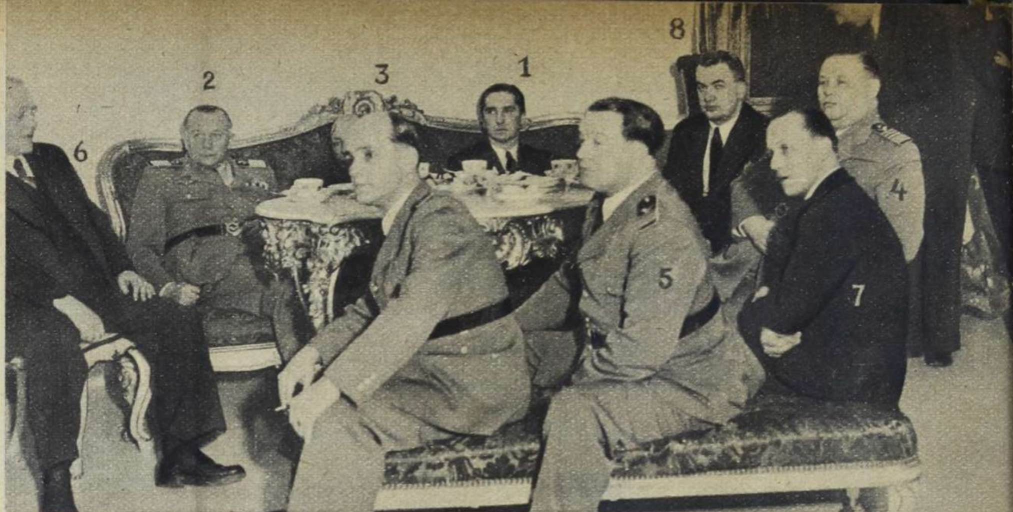
Messerschmitt Me 109 vadászgépek

NÉMET REPÜLŐK AZ ÉLEN

A híres nagyteljesítményű német bombázó, a Focke-Wulf »Kurier« (A Condor katonai változata)

Angol repülőtér német bombázás után. A körök a sikeres becsapódásokat jelzik

Ötszáz új pilótát képez ki a Repülő Alap költségén a Magyar Aero-Szövetség



A Maesz sajtóteáján: vitéz Horthy István (1), vitéz Laborczfy Rezső (2), Szirmay Aladár (3), vitéz Tarnóy Sándor (4), Ojtozy Ernő (5), Ulbrich Hugó (6), Buzay Árpád dr. (7), Kelemen Ernő (8)

Az elmult esztendőben a Repülő Alap költségén az Aero Szövetség hatalmas munkát végzett a repülőelőképzés terén. A megnagyobbodott ország és az események sürgetően követelik, hogy lépést tartsunk a külfölddel s az eredményeket minden téren fokozzuk. Ennek mérlegelésével legalább 500 ifjút kell a haderőnkívüli repülőelőképzésben részesíteni, hogy a szükséges számú repülőgépvezető ha kell, rendelkezésre álljon. A lapunkban közzétett felhívásra nagy számban



Sarközy József (1), Almásy László Ede (2), Bogyay Kamill (3), Bereczky László (4), Kovács Sándor (5), Szilas Tibor (6), Jánosy István (7)

jelentkeztek a pilótajelöltek, mégis, hogy a szelekció minél tökéletesebb legyen, még sokkal több jelentkezőre van szükség.

A Szövetség sajtóteát rendezett s ezen az érdekeltek és a napisajtó képviselői előtt *Ember* Sándor dr. országgyűlési képviselő a Szövetség fáradhatatlan, agilis vezetője beszámolót tartott az eddig végzett munkáról és vázolta a nagyobb méretű propaganda szükségességét. Ismertette az ifjúság útját a modelezéstől a motoros repülésig s mindazokat a lehetőségeket, amelyeket ifjúságunk számára a repülőképzés biztosít.

Az előadást a sajtó képviselőin kívül nagyszámú, előkelő közönség hallgatta végig. Jelen voltak *vitéz Horthy István*, az Alap elnöke, *vitéz Laborczfy Rezső*, a Repülő Alap helyettes elnöke, *vitéz Tarnóy Sándor* ezredes, *vitéz Grosschmid István*, a MALERt elnökigazgatója, *Szirmay Aladár* vk. alezredes, *Sárközy József* számvevőségi igazgató, a Repülő Alap számszaki szakértője, *Ojtozy Ernő* őrnagy, *Kara Jenő* alezredes, *Bereczky László*, az Alap főtitkára s a repülőegyesületek vezetői nagy számban.

*

Ismét felhívjuk ifjúságunkat a haderőnkívüli repülőelőképzésre való jelentkezésre. Hazánknak sok, igen sok repülőre van szüksége. Minél több a rátermettséget érző jelentkező, annál inkább sikerül a legjobbakat kiképzésre fogni. De nemcsak repülőgépvezetőkre van a magyar repülésnek szüksége, hanem kiváló műszaki szakemberek is nagy számmal nyernek kiképzést és később elhelyezést a kir. honvéd légierőknél.

A szülőkhöz azzal a kéréssel fordulunk, hogy ne akadályozzák meg a repülő pályára hajlamos gyermekük törekvéseit, mert ezzel vétenek a honvédelmi érdekek s a magyar föld ellen.

A hivatásos nevelői kar közismert hazafias érzésére hivatkozunk, amikor felhívjuk figyelmüket az ifjúság repülés iránti szeretetére. Ne akadályozzák törekvéseikben ifjúságunkat, hanem egyengessék megértéssel a szent magyar ügyet, a nemzeti repülés ügyét.

(—sy)

Ember Sándor beszél



AZ OLASZ LÉGIERŐ ÚJABB GÉPANYAGA

Hazánk nagy barátja, a testvéri Olaszország Duceja, a hatalom átvételekor, felismerve a légifegyver folyton növekvő fontosságát, új életre híva a világháború utáni idők zavaros szellemű politikájában sínylődő, fejlődésében-megállt légierőt. Az ő tervei és az azóta hősi repülőhalált halt Balbo tábornagy munkája nyomán fejlődött az olasz katonai repülés, különösen az utóbbi évtizedek alatt a világ második légierejévé. Ez nemcsak a mennyiségre hanem a minőségre is vonatkozik. Az utóbbi igazolására elegendő megemlítenünk, hogy a katonai fontosságú világrekordok közül 29 van az Olasz Királyi Légierő birtokában, s ezzel a számmal nemsokkal áll a második helyen szövetségese, a Német Birodalom mögött.

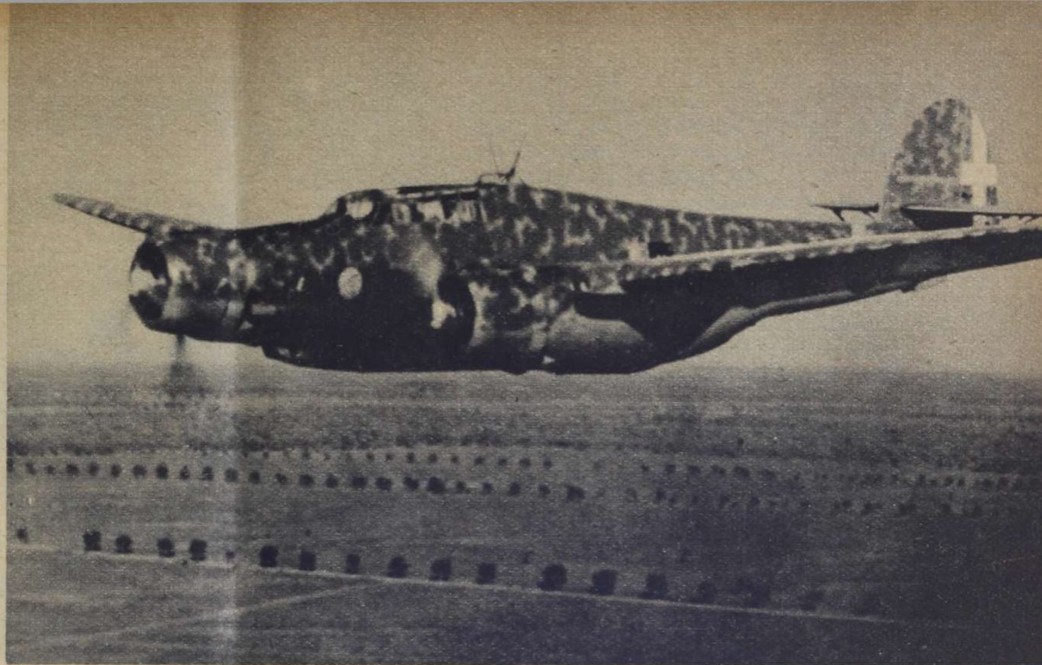
Tökéletesen ütőképes légierő csak úgy képzelhető el, ha gépállományának legnagyobb része megfelel a korszerűség minden követelményének. Tehát egyre újabb és újabb gépeket kell csatasorba állítania, melyek tökéletesebbek az előbbieknél, tervezésük, valamint gyártásuk pedig a legutóbbi tapasztalatok figyelembevételével történt.

Az újtípusú harcigépek tömegei sorakoznak az olasz légierők repülőtereinek és hidroplánkikötőinek hangáraiban. Egyesek nagy mennyiségben az elsővonalbeli gépek élcsoportját alkotják, egészen kis részük még csak kísérleti példány, s a közeljövőben kerül sorozatgyártásra.

Az Olasz Királyi Légierő megalapításának tizennyolcadik évfordulóján három új, nagysebességű repülőgépet mutattak be a Ducenak.

Az Aeronautica Umbra S. A. készíti az A. U. »T. 18« típusú vadászgépet, mely szabadonhordó, mélyfedelű tiszta fém konstrukció, a törzs irányában hidraulikus úton behúzható futóművel. A farokkerék szintén behúzható. Törzse, valamint a trapézalakú, végei felé erősen keskenyedő szárny hegesztett acélcsőváz felépítésű, durallemez borítással. 18 hengeres Fiat »Aso 80« RC 41 kettős csillagmótorja 4100 méteren 1000 lóerőt ad le és Fiat-Hamilton háromágú, változtatható emelkedésű légcsavart hajt meg. Terjedtsége 11.5 m, törzshossza 8.76 m, magassága 2.88 m és hordfelülete 19 m². Súlyát és teljesítményeit nem hozták nyilvánosságra. Fegyverzete két 13 mm ürméretű szinchrongéppuskából áll.

A Caproni Vizzola »Fabrizi 5« a Cos-



Cant Z. 1007-bis nehézbombázó

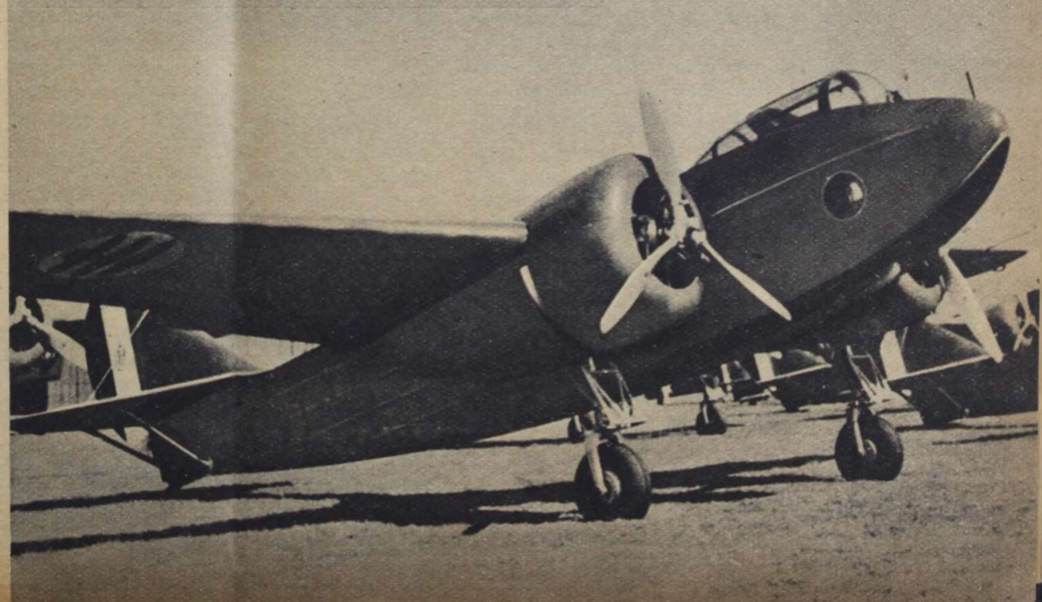
truzzoni Aeronautiche Vizzola telepén készül. Ugyancsak mélyfedelű, behúzható futóművel, de felépítése vegyes. A törzs acélcsőváz duralborítással, míg a két főtartós szárny építőanyaga tisztán fa és furnérlemez. Az összes mozgatható felületek, u. m. csűrők és kormányok vászonbevonatúak. Átvágódás esetére a zárt vezetőülés üvegburkolatának vázát szilárdító dúccal látták el. A gép felépítésének egyszerű volta nagyon megkönnyíti az egyes alkatrészek javítását, illetve kicserélését. Fegyverzete két, a légcsavaron keresztül tüzelő géppuska.

Fesztávolsága 11.29 m, hossza 7.9 m, magassága 3 m és hordfelülete 17.4 m². Üres súlya 1850 kg. Fiat »A 74« RC 38 tizennégyhengeres kettős csillagmótorjának teljesítménya 3800 méter magasságnak teljesítménye 3800 méter magasságlegkisebb sebessége 116 km/ó. 6000 méterre 6.3 perc alatt emelkedik, legnagyobb szolgálati magassága pedig 9500 m. Hatótávolsága 600 km, de ez pótüzemanyagtartállyal 1000 km-ig növelhető.

Az Officine Mecchaniche Italiane konstrukciója a Reggiane Re. 2000 típusjelzést viselő, mélyfedelű üldözővadász. Törzse és szárnya tisztafém héjszerkezet, csak a kormányok vászonbevonatúak. Futóműve hátrafelé, a szárnyakba behúzható. Vezetőülése zárt és áramvonalas burkolatú. Piaggio P. XI. RC 40 mótorja 4000 méteren, percenként 2200 fordulatnál 1000 lóerőt teljesít. A Re. 2000 törzshossza 7.85 m, fesztáva 11 m, magassága 2.28 m, hordfelülete 20.4 m² és üres súlya 2060 kg. Legnagyobb sebessége felül van az 500 km/órán, legkisebb sebessége 117 km/ó. 6000 m-re 6.3 perc alatt emelkedik. Szolgálati csúcsmagassága 11.200 m. Repülési időtartama három óra. Fegyverzete két nagykaliberű géppuska.

A haditengerészeti légierő könnyű torpedóvetője, illetve felderítője a Caproni 312 I. S. kétmótoros úszótalpas hidroplán, 2—3 főből álló személyzettel. A szabadonhordó, mélyfedelű vizigép felépítése vegyes, oldalkormánya egysíkú. Törzse acélcsőváz, elől fém, hátrább vászonbevonattal, a fémvázas szárnyat pedig furnérlemez borítja. Úszótalpainak anyaga könnyűfém. A vezetőfülke üvegezett és a törzs két oldalán is széles, összefüggő ablaksor vonul végig. Ez a nagyfokú üvegezés a megfigyelő részére igen jó látást biztosít. Két géppuskája

Savoia Marchetti S 85 kétmotoros zuhanóbombázó



van. Egyik a baloldali mótor és a törzs közt mereven a szárnyba beépítve, míg a másik a törzs felső részén, áramvonalazott üvegtoronyban, a felülről és hátulról jövő támadások leküzdésére. Ugyancsak áramvonalazott az úszótalpak közt, a törzs alján elhelyezett torpedófelfüggesztő készülék. Két, egyenként 630 l. e.-s Piaggio P. XVI. kilenchengeres csillagmótorja háromágú v. e. légcsavarokat hajt meg. Fesztávosága 16.2 m, hossza 13.4 m, magassága 4.4 m és hordfelülete 38.7 m². Üres súlya 4 tonna, terhelése 1.7 t, repülősúlya 5.7 t. Legnagyobb sebessége 4000 méteren 380 km/ó, leszállósebessége 135 km/ó. Hatótávolsága 1600 km, csúcsmagassága 5000 m.

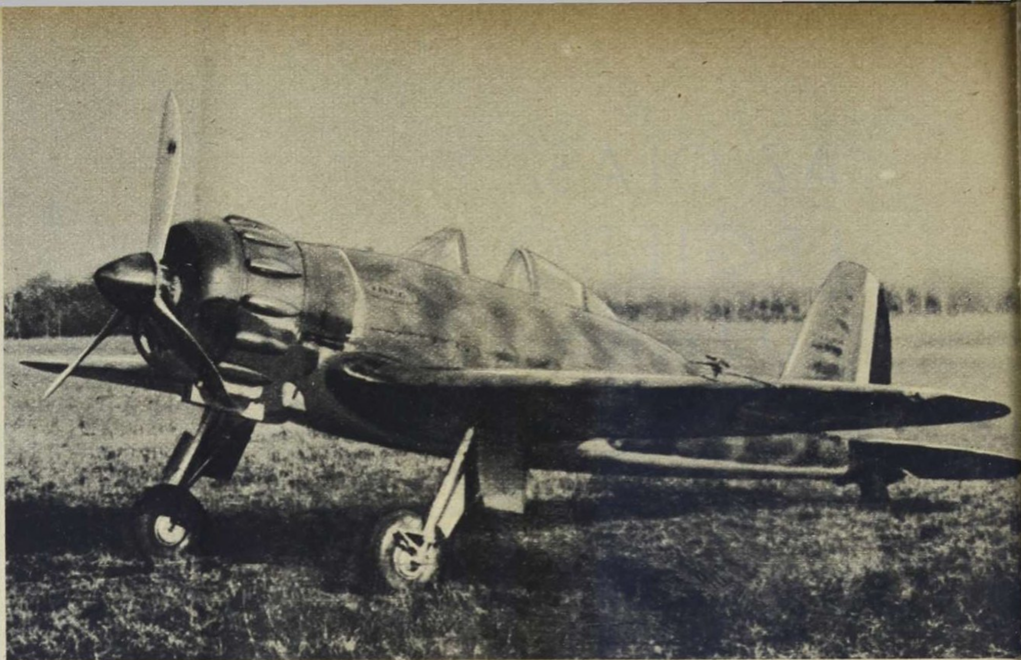
A Caproni Ca 312 I. S. szárazföldi változata a Ca 311, felderítő és könnyűbombázó. Felépítése nagyjából azonos, csak kisebb változásokat eszközöltek rajta. Így pl. vezetőfülkéje teljesen üvegezett, gyengébb, 550 l. e.-s Piaggio-motorjaira pedig kétágú v. e. légcsavarok kerültek. Futóműve behúzható.

A Fiat-művek új többüléses harcihidroplánt hoztak ki, mely az R. S. 14 jelzést viseli. Középfedelű tisztafém konstrukció, karcsú, körkeresztmetszetű törzzsel, üvegezett géporral, több géppuskaállással és egysíkú, meglehetősen nagy oldalkormánnyal. Említésreméltó az úszótestek tartódúcainak egyszerű, szilárd megoldása és tökéletes áramvonalazása. Üzemanyagtartálya a pilótaülés mögött van. Bombatér közepes bombák számára a törzs belsejében. A nehezebb bombák, esetleg egy torpedó a törzs alján nyernek elhelyezést. A hajtóerőt két Fiat »A 74« RC 38 motor szolgáltatja. Fesztávolsága 19.5 m, törzshossza 13.7 m és hordfelülete 50 m².

Olaszország zuhanóbombázója, a sokat emlegetett picchiatello a Savoia Marchetti gyár S 85-ös típusa. Együléses, kétmótoros, nagyon szilárd felépítésű, vállfedelű konstrukció, erősen előretolt, zárt vezetőüléssel. A pilóta jó látási körülményeit még a törzsorr aljának üvegezése is előmozdítja. Futóműve hátrafelé, a motorgondolákba húzható be. A derékszögű keresztmetszetű acélcső törzsvázat furnérlemez borítja. Szárnya teljesen fémből készül. Különleges, zuhanósebességcsökkentő szárnyfékei az alsó hordfelülethez viszonyított 90°-os állásban fejtik ki legjobban hatásukat. Vízszintes vezérsíkjának szilárdságát oldalanként 2—2, míg az egysíkú oldalkormányét 1—1 merevítő biztosítja. Bombafelfüggesztő berendezése a törzs belsejében van.

Repülőtulajdonságai nagyon jók. Sem méreteit, sem teljesítményeit nem hozták még a nyilvánosságra. Továbbfejlesztése az S 86, mely még kiválóbb teljesítményekkel rendelkezik.

Monfalconeban, a Cantieri Riuniti del Adriatico telepén készül nagy sorozatban Olaszország legkorszerűbb és legjobb nehézbombázója, a Zappata mérnök tervezte Cant Z. 1007-bis. A szabadonhordó középfedelű gép törzse, szárnya és kormányelrendezése nagyon hasonlít a szintén hárommotoros Cant Z. 506 B torpedóvető és bombázó hidroplánhoz. Teljesen faépítésű. Háromrészes, vastagprofilú szárnyának középrésze a törzsön átfutó. Szárnyszerkezete egyébként: két szekrényfőtartó és furnérlemezborítás vászonbevonattal. Törzsfelépítése a héjszerkezetre emlékeztet. Törzsének beosztása elölről kiindulva a következő: kettőskormányú vezetőfülke, egymásmellett elhelyezett ülésekkel; forgatható géppuska; rádiósfülke; bejárati nyílás; sorozatfelvevő berendezés és egy-egy géppuska bal-, illetve jobboldalirányú kilövéssel. A bombacélzó, aki egyúttal az alsó légteret pásztázó géppuskát kezeli, ülő helyzetben céloz, egy a géporr alsó, előreugró részében elhelyezett, minden irányban üvegezett, repülés közben leereszthető toronyban. Emögött vannak azután a bombafelfüggesztő rekeszek.



Caproni Vizzola F. 5 vadász

Magassági, valamint oldalkormánya statikailag és aerodinamikailag kiegyensúlyozott. Futóműve az oldalsó motorok gondoláiba, teljesen záródó borítólemezek mögé, hidraulikus úton behúzható. Behúzható a farokkerék is. Három Piaggio P XI. RC 40 mótorja 4 km magasságban egyenként 1000 lóerőt teljesít, hásomágú Piaggio v. e. légcsavarral. Üzemanyagtartályai a szárnyközép főtartói közt találhatók.

Maximális és átlagsebességben jóval felülmúlja a Savoia S 79-et. (S 79 legn. s. 450 km/ó; átl. s. 400 km/ó.) Leszállósebessége 135 km/ó. Terhelése 4200 kilogramm. 4000 méterre 10.5 perc alatt emelkedik. Fesztávolsága 24.8 m, hossza 18.4 m és magassága 5.2 m.

Továbbfejlesztett kiadása a még gyorsabb Cant Z. 1008, mely sok újítás közt olyanokat is tartalmaz, melyek a gép szükségszerű, ejtőernyővel való gyors elhagyását mindenképpen előmozdítják.

Az olasz légierők óriása a különleges repülőszolgálatban (Servici Aerei Speziali) alkalmazott Savoia S 82 hárommotoros szállító- és csapatszállítógép, melybe pl. leszerelt hordfelületekkel és kormányokkal még egy CR 42 vadász belefér.

Sebesfi László



Caproni Ca 311 könnyűbombázó

Szabó Pál Zoltán dr. egyetemi magántanár:

A TÁJ ÉS A REPÜLÉS

A táj a terep fogalmánál tartalmilag több elemet egyesít. A tájban minden dimenzió, a légkör dimenziói is szerepelnek. A terep *katonai tárgyakat* hordozó fogalom, a táj viszont a *természet működő erőit* is magában foglalja. A repülő nemcsak a terepről érkező elhárítással kerül szemközt, hanem a táj elemeivel is, melyek hol kedveznek, hol pedig tőrbe csalják, ha nem ismeri a tájban megelevenedő és reánk visszaható természetet.

A feladat ismerete nem elegendő. Az előkészítés lényegileg kettős. Az egyik része még a repülőképzés elengedhetetlen tartozéka, a másik része közvetlenül a kapott feladatra vonatkozik. Az előzőnek leglényegesebb része a terep különlegesen beható ismerete. Ezalatt azt kell értenünk, hogy a térképismeretet megfelelő didaktikai eszközökkel annyira kell fejlesztenünk, hogy a *repülő a térképet szemlélve már előre helyesen tudja elképzelni a tájat, amely fölé repülni fog.* Csak így várható, hogy a repülő a térkép és a táj elemei között egy pillanat alatt tud azonosítani részleteket is.

Hogyan érhetjük el a térképolvasás ezen magasabb fokát?

Először ismert táj légi fényképét összevetjük a térképpel. Ezt aztán különböző tartalmú tájak fényképeivel és térképeivel gyakoroljuk. Ismeretlen tájhoz megkíséreljük megkeresni a megfelelő térképrészletet, vagy ismert térképrészlet légifényképét keressük ki és tájékozzuk be. A repülőknél különösen fontos mindez, kivált a számos repülés alkalmával történő terepmegfigyelés, valamint a térkép és a valóság gyakori azonosítása. *A jelkulcsból összerakott térkép helyett tehát a tájat kell látni.* A térképen azonnal kell tudnunk azonosítani egyes terepréászleteket, az ezekhez való helyzetünket távolság, magasság és szög szerint megbecsülni.

A közvetlen eljárás két részre oszlik. Első része a feladat előtti előkészítés, ez arra a terepre vonatkozik, melyre várható a feladat repülő-beosztása szerint. Ajánlatos térképszelvényeket készíteni a fontosabb vonalakon át. A szelvény *tájékoztatja a repülőt a várható magasságkülönbségek jelentőségéről, a láthatóság és takarás jellegzetességeiről.* Sokszor igen nehéz a domborzatot a magasból értékelni. Kivált, ha nincs árnyék, vagy a havas tájon. Az enyhén emelkedő nagyobb magasságokat is nehéz teljes értékükben szemlélni a levegőből, viszont sokszor a *meredek és árnyékos kisebb hegyfalakat túlértékeljük.*

A feladathoz közelebb áll már az előkészítő terepvázlat megszerkesztése. Ennek legfőbb eleme a *tájékozódás támpontjainak kiemelése.* A támpontokat a terep szélességében és hosszúságában egyaránt fel kell lelnünk. Meg kell figyelnünk a támpontok egymáshoz való viszonyát és ezeknek a várható tájképi megjelenését. Ha már kész légifelvételek is elősegítik a feladat gondos előkészítését, úgy ezekre is és a léptékes vázlatra is rögzítenünk kell a feladat tárgyi részét.

A katonai objektumok légi szemléletében igen járatosnak kell lenni minden repülőnek. Aki a terepet jól ismeri, könnyebben el tudja választani képzeletében a táj, a természet jelenségeit a katonai tárgyaktól, a természetes fedettséget a hevenyészett takarástól.

Általában véve mondhatjuk, hogy a repülő a helyzetet kétszer ítéli meg: *Az előkészítéskor és a végrehajtáskor.* Mindkétszer gyorsan és találóan kell ítélnie. Ha a térkép nem eleven valóság, az elindulás előtt már a fantáziában látott kép, akkor a *két megítélés közt katasztrófális tévedés, vagy katasztrófális időveszteség merülhet fel.*

A repülő munkáját a természet vagy elősegíti, vagy megnehezíti. A természet alapos ismerete tehát módot nyujt arra, hogy céljainkra erejét felhasználjuk, vagy megkeressük a leküzdés módozatait. Kerülhet a pilóta olyan helyzetbe, hogy nem kap prognózist, ilyenkor *saját természetismeretére van hagyatva.* Erről a rendkívüli helyzetről szeretnék egyetmást mondani:

A természetet ne akkor kezdjük megfigyelni, midőn már bajban vagyunk, vagy gyors feladatra indulunk, hanem állandóan. Végeredményben külön munkáról szó sincs, csak nyitott szemmel való körültekintés az egész. *Jól kell ismernünk a cirrusfelhőket.* Jégvirághoz hasonló fínom fátylak a magas égbolton. Ha nyugat, vagy délnyugat felől nyomulnak elő és lassan az eget elborítják, *eső lesz,* ha cirrusok gyorsan elfoglalják az égboltot, *vihart várhatunk.* Ha a napkelte után cirrusokat látunk az égen, de ezek a felmelegedés fokozódásával eltünnék, *a szép idő nem változik. Esőzés lesz,* ha az alsó felhők vonulása lényegesen eltér a felső felhők irányától. Ekkor ért el a ciklon eleje bennünket. Ha a szél iránya nem változik meg, hanem csak erősebb lesz, a felhők iránya ellenben eltér egymástól, úgy *a ciklon magva fog rajtunk átvonulni.* Ez esetben bőséges csapadék után a felhők felszakadnak, de *rövidesen ismét esni fog.* Ha a felső felhők vonulása az alsóékéval megegyezik, *a ciklon elvonult.* A ciklon heves zivatarként törhet ránk, de lassú országos esőként is megjelenhet. Ha a gomolyfelhők délelőtt szaporodnak, délután fogynak, este tiszta az ég, bizonyosra vehetjük, hogy *tartós szép idő következik.* Ha a gomolyfelhők nem oszlanak szét este, sőt a szél egyre erősödik, *még az éjszakára várhatjuk a zivatart.* Ha éjszaka szélcsend van, délelőtt a szél erősebb lesz, de délután fokozatosan elcsendesedik, *tartós marad a derült idő.* Ha a távoli hegyek tisztán láthatók, az erős szagok szokatlanul terjengenek, a hangok a rendesnél messzebb és erősebben hallhatók, a levegő párás, *eső következik.*

Érdekes időjelzést ad néhány népi megfigyelés. *A légnyomás csökkenése* idézi elő a nehéz seb, törött csont, a tyúkszem fájdalmát s így következtethetünk belőle *az esőzés közeledtére.* Ha a füst lecsapódik, nedvesedik a só, meglágyul a szalonnabőr, a holdnak udvara van, *esőre számíthatunk.* Ha a fecskék a föld felett repülnek, a kakasok sokat kukorékolnak, a békák erősen kuruttyolnak, *hamarosan beáll az esőzés.* Ha a vadgesztenye levelei lekonyulnak, *esőt várnak.* Ugyanígy a gyermekláncfű gömbjének apró pelyhei ha seprűalakúra összecsukódnak, a levegő nedvességgel telített és *beköszönt a rossz idő.* Ha ismerjük az időjárás változási hajlamát, javunkra fordíthatjuk. Ha — például — az égalja *alkonyatkor rendkívül vörös,* eső és erős szél következik. Repülésünk valószínű a kedvezőtlen szélben hosszabb lesz, tehát *több üzemanyagot szerezzünk még idejében.*

A repülő a nyitott, *kopár, sziklás vagy homokos talaj felett* nyáron feltörő levegőtömegeket kap, mert ezek gyorsan melegednek fel és gyorsan hűlnek le. *Erdőség és a nagyobb vízfelület felett* a levegő nyugodt. *Hegyek közt* átömlő örvények lehetnek, ha nagy területen áthaladó szél fúj. Különben *nyáron nappal a hegyorom felé, éjjel a völgy felé fúj a szél.* Sok repüléssel *valóságos légi országutakat találhatunk,* melyeken a talaj, a növényzet és a felszín összhangzata nem enged meg szélsőséges levegőmozgásokat. Ha a szél egyenlőtlenül, szakadozottan fúj, *zivatarra van kilátás. Zivatar előtt messze látunk,* de nyugtalan a levegő. A megvilágítás általában nyáron és a déli órákban a legkedvezőbb, de ugyanekkor *a felmelegedő levegő nyugtalanul lobog* és a messzebbi, kisebb tárgyak szemléletét, a távcső éleslátását zavarja. *Ha a csillagok nagyon pislognak,* az idő rosszrafordulása várható, mert a párás levegőben a fény megtörik.

A feladat végrehajtása során az első kötelességünk a tájékozódás. Távoli felderítéseknél tájékozódási támpontokat keresünk. A tájékozódási támpontokat előre- és hátratekintve is meg kell figyelnünk, mert *a táj arculata lényegesen más mindkét szemszögből.* Könnyű a tájékozódás ott, ahol a szemünk jellegzetes völgy, folyóvíz vagy kimagasló hegyorom, kiterjedt település, esetleg vasútvonalra tapadva eligazít. A távoli felderítés minden pillanatában tudnunk kell, hogy hol vagyunk, ne várjunk tehát elérendő jellegzetessségeket, mert közben a feladatonkívüli értékes hírszolgálatra merülhet fel anyag, melyet vázlatainkban pontosan kell rögzítenünk. Lehet, hogy kényszerülünk a kitűzött vonal elhagyására, ez esetben *a visszatérés szögére nagy gondot kell fordítanunk.* A célhozérés és a visszatérés megkívánja, hogy *széles körzetben ismerjük az alattunk elterülő tájat* és a terep felől várható megnyilatkozásokat. Ha tervünk szerint vagy kényszerhelyzetben felhők felett kell előrejutnunk, különös fontosságú, hogy a terep kis elemei is, melyek a réseken láthatók, eligazítsanak bennünket.

A táj nem mindig ad tájékozódási támpontokat. Nehezebb a helyzet a síkságon, az alföldek felett. A magyar táj felett a folyóvizek futása segít, ha nagyobb magasságokból van módunkban körültekinteni. Ha felhőrésekre vagyunk utalva vagy kisebb magasságban kell irányt határoznunk, meg kell becsülnünk egyszerűbb támpontokat is. Az óra- és a napállás viszonya megadja a

tájékozódás alapját: *a fő világtájakat.* Legkönnyebb eltévedni a nyári magas napállás idején a déli órákban, kivált ha a fény a felhők mögül szüremlik át. Ilyenkor a legfogyatékosabb, az árnyék, sokszor teljesen hiányzik. A nap csaknem a fejünk felett van és ha az iránytűnk is megbomlik, teljesen a terepre vagyunk utalva.

Amíg a repülő eljut a felderítésig, számos körülményre kell ügyelnie. A térképen való gondos előkészület nyomán vázlaton rögzíti a terepet, ennek elemeit, melyek számára várhatólag fontosak. Általános térképen figyeli meg a széles környezetet, részletes, a lehető legrészletesebb térképen a feladatának közvetlen terepét.

Néhány megfigyelés: *A városok felett a szélcsendes reggelen füst terjeszkedik, hűvös hajnalon a vizenyős réteket is megüli a köd, eltakarja a mélyfekvésű utakat.* Legnyugodtabb a levegő reggel és este. Hegyi terepen viszont ekkor a leghosszabb az árnyék, mely a völgyeket a sötétséggel leplezi. Mesgyék, árkok, utak, csapások, kocsinyomok, legázolt vetés megmutathatják, mit rejt az erdő. Felülről a ritkább vagy bozótos tisztás meglepetésszerű átrepülése áruló lehet.

A következő problémakör a magassággal kapcsolatos: Az emberi szemnek szoknia kell a magasságból való szemlélethez. A tárgyakat a földfelszíni vízszintes szemléletben szoktuk meg. A tárgyak képe megváltozik a magasságból való rálátás szöge szerint. Álcázott tárgyak felismerése különösen nehéz. Ezenkívül 30 ívmásodpercnyi szög alatt már csak pontot látunk, ha e csekélység bele nem olvad a környezet színébe vagy folthatásába. Síksági terepen nehezebb az álcázás és a rejtőzés, mint a hegyvidéken. A hegyvidéki terepen a völgy és a hegygerinc magasságkülönbözetére ügyelni kell, ha a magasságot csökkentjük. A hegygerincen rejtőző elhárításhoz közel jutunk, mikor a völgy beárnyékoltságában keressük feladatunk tárgyát.

A magasság növekedésével együtt nő a megfigyelő szubjektivitása. Érzékei egyre inkább elszakadnak a földfelszíntől. *A képzelőerő lép a meggyőződés helyébe.* Az idegrendszer szerepe megnövekszik. Nagyobb magasságban a repülő testi kondíciója is megcsökken.

A természetben minden élőlénynek saját életmódjához alkalmazkodó szeme van. Az emberi szemnek *élettani ujdonság* a magasból való látás. A madarak, kivált a ragadozó madarak látása mögött messze elmarad az emberi szem képessége. Egyes kiváltságos egyének viszont messze túlhaladják az átlagos emberi látó-, megkülönböztető és a nyert képből való gyors ítélőképességet. Ezeket az értékes egyéneket lélektani módszerekkel kell felfedezni a tömeg közül. (A kísérleti lélektannak ki kellene dolgozni a mai hadászat emberi teljesítményeinek kritériumait és a kritériumok felismerésére kísérleti laboratóriumot létesíteni.) A másodperc törtrésze alatt kell a repülőnek a megfigyeléseket elvégezni. Különösen az alacsonyan történő átrepülésekkor szükséges a szélkemi gyorsaság. Ekkor egy-egy tárgy éppen hogy felvillan a szem előtt. A terepszínű tárgyaknak és az embernek a magasból tekintve elsősorban az árnyéka az árulója. Az árnyék a leggyakoribb környezetben kontraszthatást kelt. Ezt a kontraszthatást megszünteti az ember, ha a földre fekszik a terephez alkalmazott színű ruhában. Az álcázásnál sokszor arra törekednek, hogy a színt beolvasszák a környezetbe. Emellett a repülők láthatják, hogy sokszor az árnyék eltüntetése egyes nyugvó tárgyaknál megoldatlan. Nem is könnyű feladat, mert az árnyék óráról-órára változik. Csak egyes kivételes álcázásoknál lehet az árnyékolt felületet sík lapoknak más szögben való elhelyezésével eltüntetni.

A látás a szín alapján is ítél, a fénykép általában csak szürkét; csak a formát látja meg és a kontraszthatásokat gyengén adja vissza. A látás gyors és azonnali ítéletre jogosít; a fényképeket ki kell dolgozni, ezalatt elveszítheti jelentőségét a kép tartalma. A táj teljes katonai kiaknázásában a fénykép sohasem nélkülözhető. A fényképezés esetén viszont a látással való felderítés is megmarad előkelő rangjában. A fénykép helye a térképen pontosan rögzíthető. Bizonyító ereje van. A fényképező, ha módjában van időzni egyes tereptárgyak felett, kiválaszthatja a legkedvezőbb magasságot és felvételi szöget, honnan a műveletek számára a legértékesebb vonásokat lehet felismerni. Az oldalszögben felvett fényképet *áttekintő fényképnek* nevezzük, mert a szögeket és a torzítást visszamérni igen körülményes, de szükség esetén lehetséges. A merőleges fényképek neve *részletes,* mert aránylag a legtöbb elemet torzítás nélkül adják vissza. Igen értékesek a kétlencsés sztereofoto felvételek, mert ezeknek képei, kétlencsés kamrában szemlélve, az emberi szem mélységbeli látását nyujtják. A táj sok rejtett eleme kerül elő a mélységbeli dimenziók figyelmes szemlélete nyomán, amit a repülő szeme a gyors átrepüléskor nem vehetett észre, de a fényképezőlencse igen.

A fényképezést az időjárás, az időpont nagyon befolyásolják. Ennek akadályait a modern fototechnika részben már legyőzte. A rejtett részletek felderítésére legalkalmasabb az infravörös sugarakkal való fényképezés. Az infravörös sugarak láthatatlanok. Csak a különlegesen készített lemezek előhívásának vegyi eredménye a kép. Segítségével sötétben is készíthetők felvételek, ha az infravörös láthatatlan sugarak jelen vannak. Tájképet azonban éjszaka ezzel sem készíthetünk. Mi az értéke tehát? Látóképessége a ködön áthatol, de sűrű felhőn már nem. Homályos időben, kora reggel vagy este kiváló felvételeket készíthetünk. Roppant magasságból igen nagy távolságra csodás élességű felvételeket nyerünk. *Az angol szigetről 6000 méter magasan keringve lefotografálták a francia partokat.* A Mount Everest átrepülésekor 100—200 km távolságból készítettek igen jól nagyítható felvételeket. Az óceánon ködös időben haladó hajó előre fotografál e sugarakra érzékeny lemezre, hogy *a köd leple alatt meghúzódó jéghegyet észrevegye.* Az infravörös sugarakra sokat lehet építeni. ***A hadászatban a szerepük még nincs kiaknázva.***

SZÁRNYAS HŐSÖK

Regény. Irta: Száva Tibor

(Folytatás.)

— Hívjon csak egyszerűen Sándornak... és ez a gezengúz nem érdemel egy ilyen kedves kislányt, mint maga, de szerencséje van, mint mindig, — fogja Bátory Margit kezét.

— Szerencsém van — próbál mosolyogni Csery.

— Igen, szerencséd, — vág közbe Bátory komolyan — ha most nem lennél hölgytársaságban, megmondanám neked a véleményemet, csak úgy magyarosan... Mit mondtam neked? — emeli fel a hangját.

— Tudod, Sándor bátyám, — kezd ötölni-hatolni Csery.

— Mi történt? — kérdezik a nők szorongva, Bátory komor arcára nézve.

— Mi történt?... Az történt, hogy a fiatalurak semmit sem adnak a tapasztalt emberek tanácsára... Mindegyik a saját feje után megy, — mondja keserűen Bátory. — Tegnap este a rádiót hallgatva, majd a guta ütött meg, amikor a híreket hallgattam. Nagy megdöbbenéssel hallottam, hogy a Turul indul a nagydíjért. Rögtön idesiettem, de, sajnos, elkéstem...

— Sándor bátyám! Egy hét alatt elkészítettük a te terveid alapján a változtatást... Így már sokkal jobb, — mentegetőzik Csery.

— Jobb, jobb... Az a gép teljes átdolgozás nélkül életveszélyes és az az őrült Gyuri tudja ezt...

— Mi van veled, Éva, — ijed meg Margit — halálsápadt vagy... Ne vedd a szívedre...

— Na-na, kicsi asszony, nem is olyan rossz az a gép, — siet segítségére Bátory — de én nagyon aggódom minden ilyen fiatal bolondért, mint Feri és Gyuri... — Na-na, — néz körül tehetetlenül — hiszen nem rossz az a gép, mondom.

— Csinálj már valamit, — förmed Cseryre — ne állj itt olyan szerencsétlenül...

— Evácska, — fogja meg Csery az asszonyka kezét — csak nem hiszi, hogy engedtem volna felülni Gyurit egy olyan gépre, ami nem jó.? A legjobb barátomat.

—Halló!... Halló!... — hallatszik a megafónból — Az összetett verseny gépei közelednek az első állomáshoz. A 18-as megfigyelő jelenti, hogy mind a kilenc gép elrepült felette! A nagy magasság miatt közelebbi részletek nincsenek...

— Hála Istennek, — éled fel Éva — már majdnem rosszul lettem...

— Na, látja! — diadalmaskodik Csery. — Nincsen semmi baj, jöjjön szépen, igyék egy kis sört erre az ijedtségre...

Bátory és Csery a szakkifejezések tengerében úsztak. Bátory kérdéseket ad fel.

— Hagyják ezt, — kéri Margit — mondjanak valamit, amit mi is megértünk Évával a repülésről.

— Repülés van többfajta, Margitka, — tréfál kesernyésen Csery — van, amit az ember szívesen csinál, de van, amit nem. Ha én mostan siker nélkül megyek haza Gyurival együtt, akkor repülni fogunk mindketten. A gyár igazgatósága adja hozzá a lendületet. Ebben az esetben nagy esélyünk lenne a gyors elmelkedésre.

— Tréfálni azt tudtok, — dörmög Bátory most már félhangon — de a felelősséget ti nem vállalhatjátok, az rajtam van...



— Drága Sándor bátyám, én bízom a sikerben, — érzékenyül el Csery — ha csak kis esélyem lenne, akkor is megpróbálnám, itt belül érzem...

— Nincs semmi baj, csak az, hogy fiatalok vagytok és ez múló baj — teszi hozzá lemondólag.

— Ne neheztelien rám, kicsi asszony, — fordul Évához — hogy az előbb elkeserítettem. A repülésnél szükség van a fiatalságra és a fiatalság vakmerőségére. Minket a sok tudás és tapasztalat, a veszélyek ismerete óvatossá tesz. Mi szeretünk a járt úton haladni, nagy eredményeket pedig csak az új utak hozhatnak, ezeken pedig a fiatalság bátorságával lehet járni...

— Gyerünk, most már tényleg inni kell valamit erre a nagy ijedségre, talán addig, amíg a mérnökök megölik egymást, a hölgyek velem tartanak az étterembe, — nevet Szentandrási — jöjjenek csak bátran...

— Ne haragudj, Sándor bátyám, — kérleli Csery halk hangon, előreengedve a nőket — de nem tudtam elviselni azt a gondolatot, hogy erről a napról mi hiányozzunk. Nem tudtam belenyugodni a vereségbe...

— Aggódom, fiam annyira, hogy majdnem beteg vagyok, — indul meg Bátory — most már nem tehetek mást. Igaz, hogy nagyon sok függ az eredménytől, talán ez menti őrültségeteket...

Sokkal jobb hangulatban ülnek le a csendes étterem egyik sarkában.

— Most pedig, — nyitja ki Szentandrási a füzetét — mondjanak valamit a versenyről... a gépről... milyen esélyeink vannak?

— Állj! — vág közbe Bátory — Erre a vacsoránál, vagy az ebédnél ráérünk. Remélem, velünk tart?

— Ezer örömmel... köszönöm szépen, — derül fel Szentandrási — de tekintsék helyzetemet, az ígért felvilágosításokra csak az eredmények megérkezéséig várhatok, — kihúzza az óráját — az pedig egy órán belül itt lesz.

— Siessünk akkor megnézni azokat a régi gépeket, — kéri Éva — szeretnék ott lenni, amikor kihirdetik az elért eredményeket...

— Nem jobban, mint mi, — emeli fel poharát Szentandrási — de azért még van idő. Minek izguljunk addig, azzal nem toljuk az időt előre.

Felkerekedik a kis társaság, Szentandrási belekarol Cserybe:

— Kedves mérnök úr, most nem engedem el, valamit mondania kell a Turul születéséről...

— Szívesen szolgálok adatokkal, de most képtelen vagyok bármit is mondani, — hárítja el Csery. — Szeretném, ha akkor beszélhetnénk, ha ez a részeredmény már megérkezett. Nagyon sok függ attól, mit hoz a legközelebbi óra...

— Te, Feri! — szólt hátra Bátory. — Van szíved egy ilyen megrögzött agglegényt két ilyen csinos hölgy körmei között hagyni? Már arról érdeklődnek, miért nem nősültem meg. Ha nem segítesz, gyorsan bemutatnak valami ördöngős leánynak és végem van...

— Jön az agglegényadó, — gonoszkodik Margit — magán pedig még lehetne segíteni... még nem késő...

— Látod?... Ráadásul az előbb kísértésbe estem, hogy letagadjak éveimből, mint valami hiú szépasszony... Gyere segíts, mert tényleg késő lesz...

Jó hangulatban érkeznek a repülőtér hangárjaihoz. Ott szerelnek éppen egy-két alkatrészt a régi gépekre.

— Ezek sem szárnyakon érkeztek, hanem vonaton, csak úgy, mint az öregember, aki már nem tud a fiatalokkal lépést tartani. 1000 kilométer, de még 400 is sok lenne nekik, — tréfál Csery.

— Ott, azon a kétfedelű gépen látok magyar színeket! — mutat a tér sarkába Szentandrási.

Pilótaruhás fiatalember foglalatoskodik a huzaloknál. Azonnal barátságos lesz a magyar szóra. Nagy tisztelettel nézi a mérnököket, a Turul tervezőit.

— Nagyon boldogok voltunk reggel, amikor a Turul a legjobban indult. Barátommal együtt egészen berekedtünk. Azért kiabáltunk olyan erővel, mert mellettünk nagyon kinevették a formáját a többiek. Amikor az emelkedés sikerült, egy kicsit közelebb léptem és még öt perc mulva megújráztuk az éljent...

— Ezt a gépet, — veregeti meg a kétfedelű szárnyait — annak a repülésnek az emlékére készítettük el újra, amit Székely Mihály magyar mérnök végzett Bécsújhelytől Budapestig.

— A multban sem hiányzott a bátorság, a tudás a magyar tervezőkből, sok szép eredmény fűződik Székely mérnök munkájához. Ezen a napon itt kell lennie valaminek a magyarok multjából is. Ez méltó a multhoz — komolyodik el a fiatalember, — és a jelenhez is — hajlik meg a mérnökök felé...

— Egyenesen félelmetes ez a gép, — vizsgálgatja Margit csodálkozva — hiszen itt a pilóta teljesen szabadon ül, szinte hihetetlen, hogy erre fel mer ülni valaki...

— Kedves kisasszony, — mosolyodik el a fiatalember — a merészben nálunk, magyaroknál sohasem volt hiba és nem is lesz soha.

— Ha végeztek a munkával, szívesen látjuk a nagytribünön, a páholyunkban, — nyujt kezet Bátory — van hely még nálatok? — fordul Cseryhez.

— Persze, hogy van, az egész páholy a mienk, csak jöjjenek fel, szívesen látjuk mindkettőjüket, — erősíti meg a meghívást Éva kedvesen.

— Rögtön felmegyünk, köszönöm szépen a meghívást, igyekezni fogunk még az eredménybemondás előtt ott lenni, — búcsúzik a fiatalember.

— Jól ki kell lépnünk, — nézi az óráját Szentandrási — már meg kellett érkezniök, egy kis idő eltelik, amíg a műszereket átvizsgálják, összehasonlítják és ide megtelefonálják az eredményeket.

— Nagyon izgatott vagyok, — szorítja össze a száját Éva — vajjon Gyuri felhív-e minket a megérkezés után?

— Már azt elintéztem vele, pontban fél 2 órakor mi hívjuk fel őt a repülőtéren, akkor már sokkal többet tudunk, addigra már tudjuk az összesített eredményeket is, — feleli Csery.

— Halló... Halló... — szólal meg a megafón. — Az összetett verseny résztvevői közül az egyik kényszerleszállást hajtott végre, a többi megérkezett az első állomásra. Az eredményeket rövidesen közöljük...

— Rettenetes ez a várakozás, — ül le a székére Éva visszaérkezve — remélem, nem a mi gépünk adta fel a versenyt.

Most veszik be az egyik táblát.

— Nem a hatos — sóhajtja Csery felszabadultan.

Felélénkülnek mindannyian. A levegőben már egy gép sem látható, a tömeg nem mozdul, minden szem feszült figyelemmel lesi az eredménytáblát.

Egy évezrednek tűnő idő után megszólal a megafon... kezdi mondani a részeredményeket... a néma csendben jól hallani a bemondót.

— A kilenc gép közül nyolc meg-



érkezett a célba. Egy gép a versenyt feladta...

A legnagyobb terheléssel a legnagyobb magasságban végrehajtott röpülés nem hozott lényeges változást a reggel kialakult sorrendben Germánia javított helyzetén, 1½ ponttal közelítette meg a vezető Turul nevű gépet...

Mindenki fellélegzik... egymás kezét szorongatják...

— Hogy állunk most? — kérdezi Margit boldogan.

— Várjon egy kicsit, most teszik ki az eredményeket — súgja sápadtan Csery.

Nem hallani már a bemondó hangját... a tömeget nem érdekli, hogy ki az ötödik, kíváncsisága ki van elégítve... Hongrie még mindig vezet...

Megjelennek a számok a táblán...

Hongrie... 38... Germania... 32½... Italia 30...

Ezek szerint a német a kitűzött magasságnál 1350 méterrel emelkedett magasabbra. A Turul 1200 méterrel — számítja ki Csery gyorsan.

— Nehéz ellenfél lesz a német — dörögi Bátory egészen kicserélve. — Már ő is bizakodik... már ő is számítgat...

— Még egy nehéz feladat előtt állunk és ha ezen túlleszünk, akkor már a gyorsasági versenyben nem féltem a gépet.

— Milyen feladat a nehéz — kérdezik a hölgyek egyszerre.

— Délután öt órakor indulnak tovább a stabilitási próbára. Ezt a hegyvidék felett repülik. Este körülbelül 11 órára érkeznek meg és reggel indulnak ide vissza, akkor lesz a gyorsasági verseny, — magyarázza Csery — ha a mai délutáni versenyben tartani tudja a helyét, akkor már remélni lehet a győzelmet...

— Istenem, még álomnak is szép lenne, — érzékenyül el Éva — olyan boldog lennék...

— Én búcsúzom, — hajlik meg Szentandrási — leadom az eredményeket a telefonon. Ha visszaérek, szeretnék ott lenni, amikor a pilótával beszélnek.

A telefonnál állnak, várják a kapcsolást. Bátory fel-alá sétál, cigarettázik, Csery a készülékre mered.

A csengő megszólal... lekapja a kagylót... »Te vagy az, Gyurikám? Hála Istennek...« Szól be a kagylóba.

— Add csak ide — tolja félre Bátory. — Majd én beszélek a fejével.

— Itt Bátory... — veszi kézbe a kagylót.

— Ki... — akad a torkán a szó Acélnak — Sándor bátyám hogy kerül oda?

— Ne ezen tűnődj, te csibész, hanem beszélj, vannak nehézségeid?

— Hát... vannak, Sándor bátyám, — komolyodik el a fiú hangja — a felületváltoztatásnál most is 400 métert estem, de most már megszoktam, végig ura maradtam a gépnek. Sajnos, a magassági teljesítmény kevesebb, mert a keskeny szárnyakkal nem tudtam felvergődni újra. A szélesítéssel nem akartam újra próbálkozni, mert féltem, hogy újra esem esetleg és még lejjebb kerülök.

— Ne kockáztass semmit... ragyogó az eddigi teljesítményed, hogy sikerült a leszállás?

— Nagyon jól sikerült...

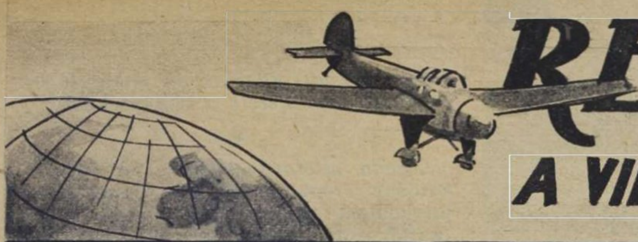
— Nagyon jól sikerült... azt tapasztaltam, hogy a leszállásnál, amikor a szárnyakat szélesítem, nincs semmi nehézség. A baj mindig a keskenyítéssel kezdődik... Itt majd tenni kell valamit...

— Gyuri, — veszi át a kagylót Éva — mindannyian teljes erővel drukkolunk magának. Gondolatban ott vagyunk... már alig várjuk, hogy lássuk. Délután a rádión keresztül még beszélünk, Feri már tegnap este felszerelte, sok csók...

— Mindenkit üdvözlök... nagyon éhes vagyok... otthagytam a tízóraimat... Szervusztok...

Boldogan indulnak ebédelni, nevetgélnek, tréfálnak mind a négyen.

(Folytatása következik.)



REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGIPOLITIKA

A riomi törvényszék rövidesen összeül, hogy ítélkezzék az összeomlásért felelőssé tett francia kormányférfiak felett. A vádirat szerint *a francia légierők ügyét teljes hozzá nem értéssel irányították és Guy la Chambre légügyi miniszter, aki politikus volt és nem repülő, hibát hibára halmozott.*

A légügyi miniszter tíz nappal a háború kitörése előtt a következőképpen tájékoztatta minisztertársait a hadügyminisztériumban tartott történelmi ülésen, ahol el kellett határozni, hogy Franciaország állja-e kötelezettségeit Lengyelországgal szemben, vagy nem.

»Ami a vadászrepülőgépeket illeti, Franciaország új típusú gépek fölött rendelkezik, amelyek már nagy sorozatokban kerülnek ki a gyárakból. A francia-angol légierők a német-olasz erőkkel egyensúlyt tartanak. A bombázógépek sorozat-gyártásában még el vagyunk ugyan maradva és várnunk kell 1940 kezdetéig, addig azonban Anglia Északnémetország ellen egyedül is súlyos légitámadásokat fog tudni intézni. Az együttműködés a földi csapatokkal biztosítottnak tekinthető. Jóllehet tudjuk, hogy Németország jelentékeny légi haderővel rendelkezik (4000 első vonalbeli, 5000 tartalék és 3000 többfeladatos repülőgéppel) a kormánynak a lengyel kérdésben tanusítandó állásfoglalásánál a francia légierők gyenge oldalaira ma már nem kell olyan tekintettel lenni, mint 1938-ban a müncheni döntés idején«.

Aubé repülőtábornok a francia légvédelem parancsnoka ugyanakkor kifejtette aggályait a tüzérségi légvédelem előkészületlensége miatt, de *Daladier* miniszterelnök megnyugtatta a minisztertanácsot, hogy, ha a vadászrepülők annyira a helyzet magaslatán állnak, amint azt Guy la Chambre kifejtette, akkor a tüzérségi légvédelem elmaradottsága nem fog bajt okozni.

*

Előléptetések a német légierők tábornoki karában. Altábornagyok lettek: *Steudemann, Heilingbrunner, von Arnauld de la Perrière, Putzier.* Tábornok lett hat ezredes, köztük *Schultheiss,* aki régebben légügyi attasé volt Budapesten.

*

Előléptetések az angol légierők tábornoki karában. Tedder, a kairói légi vezérkar főnöke és *Hill* a londoni légügyi minisztérium műszaki osztályának vezetője, tábornagy lett. Altábornagyok lettek: *Tyrell* és *Whittingham;* tábornokok lettek hárman.

*

Ciano gróf, Olaszország külügyminisztere bevonult katonai szolgálatra és átvette egy bombázó repülő alakulat parancsnokságát. Ciano az olasz légierőknél alezredesi rendfokozatot visel. Vele együtt most már négy olasz miniszter teljesít katonai szolgálatot: *Pavolini, Farinacci* és *Ricci.*

*

Az amerikai-angol repülő- és tengerészeti támaszpontok átadásáról szóló szerződés végleges megszövegezése végett háromtagú amerikai bizottság érkezett Európába a Clipper-járattal. Ez a három tiszt a következő: *Galley* ezredes, *MacDonald* alezredes és *Womanker* őrnagy.

*

A Duce megszemlélte a földközitengeri harcok alapjául szolgáló légi támaszpontokat.

*

Titkos akták. A német kormány két titkos aktát hozott nyilvánosságra azok közül, amelyek a franciaországi előnyomulás alkalmával a la charitéi pályaudvaron a német hadsereg kezére kerültek. Az egyik a varsói francia légügyi attasé: *Armengaud* tábornoknak, a másik pedig *Choisy* francia repülőezredesnek, a varsói katonai küldöttség tagjának jelentése a német repülők lengyelországi szerepléséről.

A német kormány a két francia katona jelentésével azt kívánja bizonyítani a világ nyilvánossága előtt, hogy a totális légiháború nem a németek kezdeményezésére indult meg s a megtorló támadásokat csak az angol kormány többszöri figyelmeztetése után indították meg válaszképpen azokra a támadásokra, melyeket az angol bombázók katonai jelentőséget nélkülöző, lakott területek ellen intéztek.

Armengaud tábornoknak 1939 szeptember 14-én Bukarestből keltezett jelentése a következőképpen hangzik:

»A helyzet rendkívül zavaros. A hadseregfőparancsnokság sem felderítő repülőgépekkel, sem futárrepülőgépekkel nem rendelkezik. Ennek következtében hiányos az összeköttetés az első vonalban álló seregtestek és a főparancsnokság között. (Ez alól csupán Varsó és a Varsótól északkeletre álló seregek képeznek kivételt.) Légi felderítés hiányzik, ezért az ellenség hadmozdulatairól a főparancsnokságnak nincs rendes értesülése.

A nagyvezérkar kétrészre szakadt. Az egyik rész Varsóban, a másik Brestben székel. A légierők parancsnoksága is Brestben van. A két csoport nehezen tudja egymással fenntartani az összeköttetést. A repülőalakulatok Brestben és Lembergben székelő parancsnokságai között nincs összeköttetés. A lengyel futárrepülőgépeket a németek állandóan lelövik.

A német légierők körülbelül úgy harcolnak, mint 1914—15-ben, amikor még nem volt vadászrepülőgép és tüzérségi légvédelem. Felderítő repülőgépeik 1800—2000 m magasan dolgoznak, hasonlóan azokhoz a bombázókhoz, amelyek vízszintes repülésből dobják bombáikat. A zuhanó bombázók egészen mélyre leereszkednek.

A német légierők ugyanúgy működnek, mint a lőtéren. Bombáik pontosan célba találnak. Gyakran használnak igen nagy űrméretű bombákat is. Azonban a hidakat nem tudják rendesen eltalálni annak ellenére, hogy számos lehetőség kínálkozik erre.

A légierők tevékenysége, amint azt már augusztus 31-i jelentésemben is megjósoltam, a hadműveletek kimenetelére rendkívül nagy befolyással volt. Ez a hatás többféle alakban nyilvánult meg: a menetoszlopok mozgása az arcvonal felé és onnan vissza meglassult; a légierőket igen hamar és csaknem teljesen megsemmisítették; az összeköttetések használhatatlanná váltak s az összeköttetés tönkrement. A parancsnokságok és törzsek a légi támadások okozta félelem hatására igyekeztek szétválni egymástól és tartózkodási helyüket titokban tartani. Ez viszont igen gyakran azzal a következménnyel járt, hogy az összeköttetést elvesztették egymással.

Az előadottakból következik, hogy az általános katonai helyzetet nehéz volt áttekinteni és megítélni. A nagy kiterjedésű lengyel arcvonalat a gépesített német hadosztályok több helyütt áttörték és ezáltal részekre szakították. A gépesített alakulatok gyors mozgása a réseken a tartalékok bevetését meghiusította, amit előmozdított az is, hogy a lengyel csapatok mozgása sokkal nehézkesebb volt, mint a németeké, mert a lengyelek vagy gyalog vagy tehergépkocsikon vagy pedig vasuton szállították csapattesteiket az arcvonal felé. Így az átlagos menetgyorsaság körülbelül a gyalogmenet ütemének felelt meg.

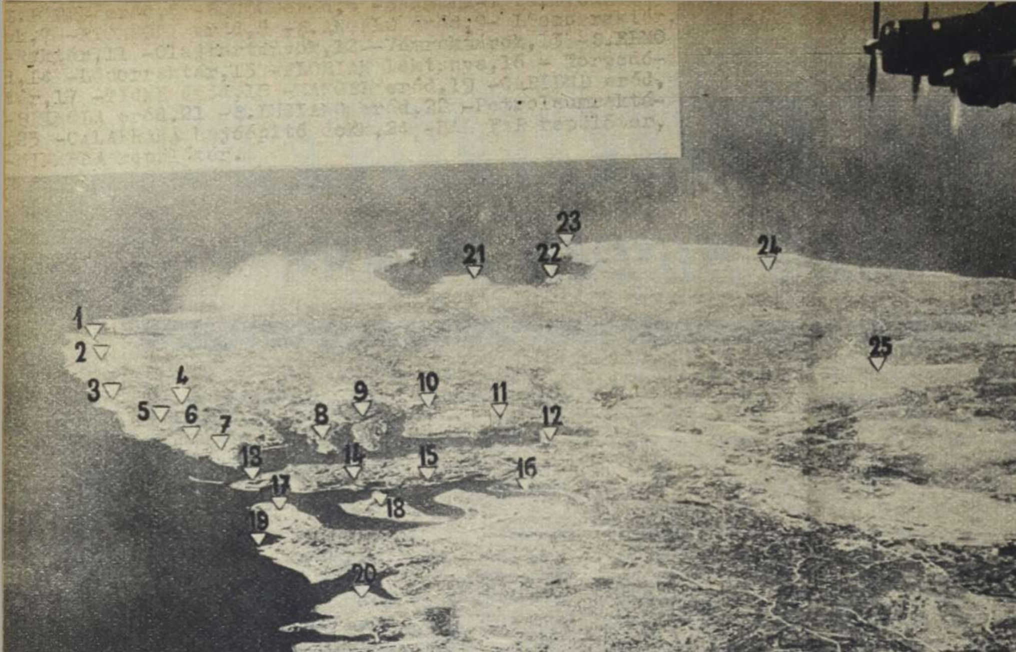
A lengyel hadsereget mindjárt az első napokban szétrobbantották. A lengyel hadvezetőség, ahelyett, hogy egy folyó mentén védelemre rendezkedett volna



Olasz vadászok



Olasz bombázó rádiósa munkában



Malta erődrendszerét és kikötőjét a németek sikerrel bombázták

be, tartalékait ellentámadásra dobta előre. Ezáltal a helyzet zavaros voltát és erőinek szétmorzsolódását nagy mértékben elősegítette.

Végül a történtek összefoglaló képét ki kell még egészítenem azokkal a tanulságokkal, amelyeket a légierők fölényéből a hedvezetésre vonatkozóan le kel vonnunk. A lengyel hadvezetőség sötétben tapogatózott, nem voltak összeköttetései, nem voltak összekötő útjai és a vezérkar munkája ezáltal rendkívül meg volt nehezítve. Jelentéseket nem kapott. A helyzetet megítélni nem tudta. Nem tudott tájékozódást küldeni a helyzetről és nem tudott parancsokat adni.

A lengyel légiuralom megszerzése talán a legfőbb oka volt a lengyel összeomlásnak, mert ezáltal a mozgósított ország főparancsnoksága és közlekedési hálózata teljesen kikapcsolódott.

Ki kell jelentenem, hogy *a német légi haderő a hadijogot tiszteletben tartotta. Csak katonai célpontokat támadott meg* és ha polgári személyek is meghaltak vagy megsebesültek, ennek kizárólag az volt az oka, hogy katonai célpontok közelében tartózkodtak. Fontos, hogy erről Franciaország és Anglia tudomást szerezzen, nehogy represszáliákra kerüljön a sor és nehogy *ezáltal éppen mi idézzük elő a totális légiháborút«.*

Choisy ezredesnek *Gamelinhez* intézett titkos jelentése a következőket tartalmazza:

»Ez a jelentés a német légi erőknek csak ar.a a működésére terjed ki, amelyet a lengyel hadsereg arcvonala mögött 1939 szept. 1-től 10-ig a Varsó—Bresztlitovszk—Lemberg háromszögben kifejtettek.

A német légierők mindjárt a legelső napokban megszerezték a korlátlan légi uralmat és még a légvédelmi tüzérség sem zavarta őket munkájukban. Működésük azt a benyomást keltette, mintha az ellenség háta ellen intézett támadásaikat a mindenről igen jól értesült német főparancsnokság programmja szerint hajtanák végre.

Minthogy feladataikat teljes biztonsággal oldották meg, amit a rendkívül kedvező időjárás is elősegített, módjuk volt arra, hogy célpontjaikat előre megjelöljék (előzetes légi felderítés vagy egyéb hírszerzés útján) és azokat azután tökéletes pontossággal bombázzák, ugyanúgy, mintha béke-hadgyakorlaton lettek volna. Ezzel magyarázható, hogy a polgári lakosságban és a helységekben aránylag kevés kár esett. Ejjel nem hajtottak végre bombatámadást. Varsóban csak a pályaudvarokat, a repülőtereket, a főhadiszállást és a Visztula-hidakat bombázták.

Célszerűnek látszik ehhez a jelentéshez hozzáfűzni néhány szót arról, hogy a légiháborúnak ebből az időszakából milyen tanulságokat lehet levonni a jövőre nézve.

Mindenekelőtt le kell szegezni, hogy a német légi haderő 1939 szeptember 1. és 10-e között a lengyel arcvonal háta mögött *csak katonai célpontok összerombolására törekedett.*

Kétségtelen, hogy a németek a polgári lakosságot csak azáltal tudták megóvni a légi támadások veszélyétől, hogy megbízható értesüléseik voltak, nagy biztonsággal dolgoztak és a rendkívül kedvező légköri viszonyok is kezükre jártak.«

✱

Korizis, az új görög miniszterelnök, a légügyi, a hadügyi és a tengerészeti tárca vezetését is átvette.

Az Egyesült Államokban eddig 16.500 önkéntes jelentkezett a légi erőkhöz.

✱

Lázadó pilótanövendékek. A román katonai repülőiskola 17 növendéke a forradalom kitörése után a felkelőkhöz csatlakozott. A haditörvényszék lázadás bűntettében mondotta ki őket bűnösnek és közülök három vádlottat 10, egyet 7 évi kényszermunkára ítélt. Két vádlott 5 évi, tizenegy vádlott pedig 3 évi börtönt kapott. Valamennyiöket lefokozták.

✱

Zsidó pilóták kiképzése. A Berliner Börsen Zeitung szerint az angolok 500 zsidó pilótanövendéket küldtek Bagdadba kiképzés céljából.

✱

Az elhúnyt Metaxas nemcsak miniszterelnök, hanem egyszersmind légügyi miniszter is volt Görögországban.

KATONAI REPÜLÉS

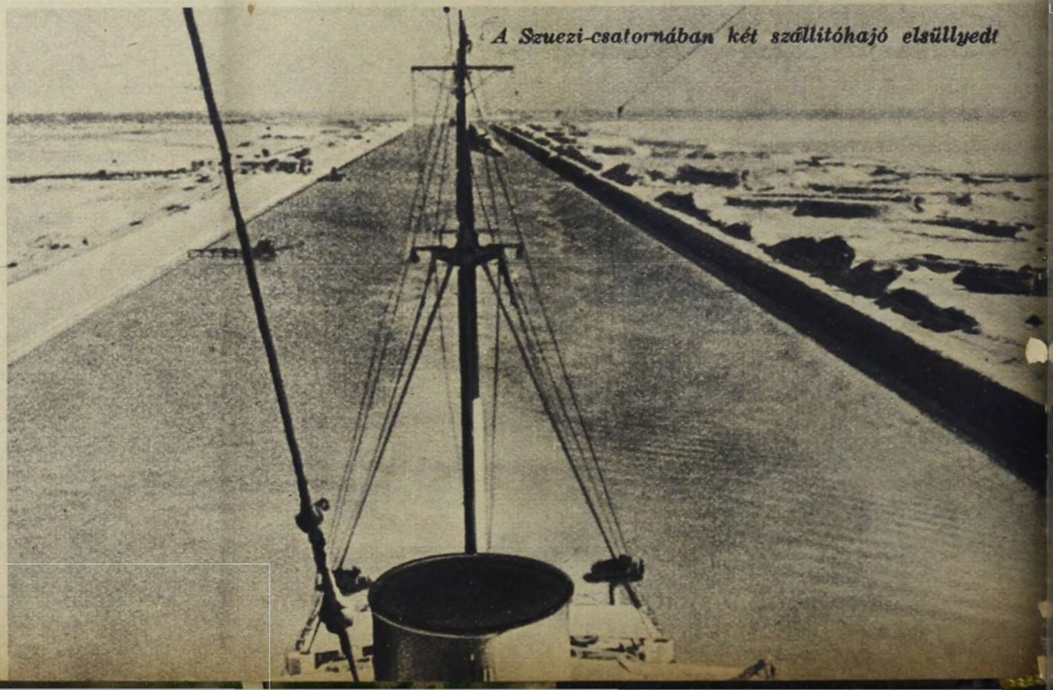
Cagna olasz tábornok repülőhalála. Az olasz hivatalos jelentés bejelentette Cagna olasz repülő dandártábornok hősi halálát a Baleárok fölött. Az eset még augusztusban történt, de csak 1941 elején jelentették be hivatalosan, miután a veszteség valódiságáról kétségtelen bizonyosságot szereztek.

Cagna tábornok mindössze 39 éves volt és egy bombázó dandár élén állott. Működésének területe a Földközi-tenger felére terjedt ki.

Neve repülőkörökben közismertté vált már a háború előtt. Résztvett a sarkvidékre küldött expedíciókban, amelyek a hajótörött »*Italia*« léghajó utasainak a segítségére siettek. Később elkísérte *Balbót* északatlanti légi útjára, majd átvette az olasz polgári légiforgalom irányítását. Balbo tábornagy közvetlen környezetéhez tartozott, neki személyi segédtisztje is volt hosszú ideig. Repülőhalála után megkapta a legnagyobb olasz hadikitüntetést: az aranyérmet.

✱

A »Corpo Aereo Italiano: Rino Corso *Fougier* olasz tábornok repülőhadtestje Németországból visszatért Olaszországba. Olasz jelentés szerint egy vadászrepülő



A Szuezi-csatornában két szállítóhajó elsüllyedt



LÉGIHARC

Pfaum Egon rajza



London egyik földalatti vasúti állomása német légitámadás után

csoport még továbbra is Németországban maradt, Kesselring vezértábornagy parancsnoksága alatt. Az Olaszországban működő német repülőhadtestet, amelynek számereje ismeretlen, az olaszok »*Corpo Aereo Tedesco*«-nak nevezik.

✱

A közelkeleti angol légierők olasz hírforrások szerint 1800 repülőgépből állanak. Közülök 1500 Észak-Afrikában, 300 pedig olasz Kelet-Afrikában harcol.

✱

Az Illustrioust, az angol repülőgépszállítóhajó-osztály zászlóshajóját egy 500 kg-os német repülőbomba a Földközi-tengeren telibe találta. A sérült hajó előbb Maltába, majd Alexandriába futott be.

Az osztály parancsnoka, *Lyster* ellentengernagynak csak nemrég foglalta el helyét az »*Illustrious*«-on. (Azelőtt az elsüllyesztett »*Glorious*« repülőgépszállítóhajó parancsnoka volt.)

Az »*Illustrious*«-t 1940-ben bocsátották tengerre. Vízkiszorítása 23.000 tonna. Hossza 227 m. Legnagyobb sebessége több, mint 30 csomó. Fegyverzete: 16 drb 114 mm-es ágyú. Barrowban a Vickers-Armstrong-gyárban épült. Osztályának testvérhajói még nincsenek készen. Ezek: a »*Victorious*«, a »*Formidable*«, az »*Indomitable*«, az »*Inplacable*« és az »*Indefatigable*«.

✱

Wick alezredes — német jelentés szerint — végleg eltűntnek tekinthető.

✱

Rathbone angol konzervatívpárti képviselő, tartalékos repülőtiszt, aki a parlamentben jelentékeny szerepet játszott, a németekkel vívott légiharcból nem tért vissza.

✱

A japán haditengerészet repülőgépei 1940-ben 8519 tonna bombát dobtak le kínai katonai célpontokra.

✱

Légi hadgyakorlat Amerika keleti partjain. Január közepén Newyork és Boston között légi hadgyakorlatok zajlottak le, amelyeknek tárgya a tenger felől Amerikát érő támadás elhárítása volt. Azt akarták bemutatni, hogy kilátástalan volna Amerika ellen rajtaütésszerű támadást indítani. A gyakorlatokban 10.000 polgári egyén is részt vett, mint földi megfigyelő.

✱

Egy német repülőtiszt kanadai hadifogságból regényes körülmények között átszökött az Egyesült Államokba.

Haderőn kívüli kiképzés Olaszországban. A légierők részére 11.000 tizennyolcéves növendék áll műszaki- és 1000 növendék az olasz Aero Clubban pilótakiképzés alatt.

✱

Amerika léghajókat épít. Az Egyesült Államok kormánya a Goodyear Aircraft Corp.-nál 6 nem merev léghajót rendelt felderítési és kiképzési célra 1.3 millió dollárért. Ez az első részlete a haditengerészet számára engedélyezett 48 léghajónak.

Uj léghajókikötők épülnek Bostonban, Portmouthban és Newportban.

✱

Elsüllyesztett húsz kereskedelmi hajót. Hitler a vaskereszt lovagkeresztjéhez a tölgyfalombot adományozta *Harlinghausen* repülő alezredesnek, aki bombázó repülőgépével húsz kereskedelmi hajót süllyesztett el.

LÉGIFORGALOM

Szovjet-Oroszország légi hálózata 1941-ben Molokow, hírneves orosz repülő szerint, 130.000 km hosszú lesz, míg az Egyesült Államok légi hálózata 1940 augusztusában csak 46.000 km volt. A »PS—84« típusú korszerű utasszállító repülőgépek a következő vonalakon közlekednek: Moszkva—Alma Ata, Moszkva—Kiev—Odessza, Moszkva—Kiev—Lemberg, Moszkva—Suchum (Kaukázus), Moszkva—Simferopol (Krim), Moszkva—Leningrád. Uj vonalak nyíltak meg Moszkva és az Oroszországhoz csatolt új államok fővárosai ú. m.: Kovno, Riga és Reval között. A Moszkva—Wladiwosztok vonalon valószínűleg szintén rövidesen megnyílik a rendszeres légiforgalom. Egyes viszonylatokon éjjeli járatok is lesznek.



Német hadirepülőtéren

✱

A British Overseas Airways Corp. 1940-ben 8 millió km-t repült és 30 millió levelet szállított. A téli menetrend szerint hetenként 160.000 km-t repültek a vállalat gépei. Az angol légiforgalom repülőgépei 34 államot, gyarmatot és dominiumot érintettek.

✱

Az olasz légiforgalom repülőgépállományát a háború után felfrissítik.

✱

Pietro Cogiolo olasz szenátor, akinek nagy érdemei vannak az olasz légijog kodifikálása körül, Genovában meghalt.

✱

Olasz-svájci légiforgalom. Amióta Olaszország belépett a háborúba (1940 jún.), szünetel a légiforgalom Olaszország és Svájc, illetve Spanyolország és Svájc között. A svájci Swissair tárgyalásai a forgalom újrafelvétele ügyében eredménnyel jártak. Január elején újból megindult a légiforgalom Locarno és Róma között. A járatok déli irányban milánói megszakítással mennek, míg északi irányban megszakítás nélkül. A vonalon Douglas DC-2 rendszerű gépek repülnek. A svájci járatoknak Rómából Afrikába, Spanyolországba és Portugáliába, azaz Lisszabonon át az amerikai Clipper-járatokhoz van csatlakozása.

A locarnó—barcelonai közvetlen járatok bevezetése is szóba került.

✱

Pickup-service Amerikában. Négy vállalat működik az Egyesült Államokban, amely a postát ejtőernyővel dobja le és alacsonyan szállva horoggal veszi fel.

✱

Las Palmas és Teneriffa között január végén megindult a rendszeres légiforgalom. A forgalmat a spanyolok bonyolítják le és ezzel Teneriffát bekapcsolják a spanyol légi hálózatba.

✱

Ausztrália és Uj-Guinea között légiforgalom megnyitását tervezi egy amerikai vállalat.

✱

Batávia és az ausztráliai Port Darwin között az angolok rendszeres légiforgalmat rendeztek be. A japán sajtó nem nagy rokonszenvvel vette tudomásul az angol légiforgalom sűrítését Holland-India felé.

REPÜLŐSPORT

Amerikában 940 dollár egy sportrepülőgép. Ross repülőgépszerkesztő kétüléses sportrepülőgépet szerkesztett, melynek ára 940 dollár. A gépet 40 lóerős Continental Boxer-mótor hajtja. Legnagyobb sebessége: 150 km/ó, utazó sebessége: 120 km/ó, leszálló sebessége: 60 km/ó. Legnagyobb repülési távolsága 390 km. Üres súlya: 230 kg, repülő súlya 420 kg.

A gép könnyen gyártható és kiszolgálása, valamint kezelése igen egyszerű.

✱

Portugáliában rendeletet adtak ki, amely a légiforgalmon kívül minden egyéb külföldi légi jármű berepülését Portugália területére megtiltja. Portugália kapui tehát a külföldi sportrepülők előtt is zárva vannak és külföldiek a portugál repülőiskolákat, illetve repülőtereket sem látogathatják.

✱

Nézeteltérés van az Egyesült Államok és Brazilia sportrepülő fórumai között, mert az Egyesült Allamok a *Wright*-testvéreknek, Brazilia pedig *Santos—Dumontnak* tulajdonítja az első sikeres repülés dicsőségét. Brazilia a december 17-én — a Wright-testvérek első repülésének évfordulóján — rendezett pánamerikai sportrepülő összejöveteltől tüntetően távolmaradt.

✱



Rombolók

Roosevelt elnök 25.000 dollárt bocsátott rendelkezésre délamerikai diákok repülőkiképzésére. A kiutalt összegből harmincöt pilótát akarnak kiképezni.

Az új Spitfire III: Anglia leggyorsabb vadászrepülőgépe. Sebessége 650 km fölött van. Az új, módosított kivitelű Spitfirek januárban kerültek először bevetésre a németek ellen.

*

A légitámadások hatása Angliában. 1940 decemberben 3793 polgári egyén halt meg Angliában légitámadások következtében — angol hivatalos jelentés szerint. A sebesültek száma: 5044. A jelentés az asszonyok és gyermekek számát is felsorolja, ellenben arra nem terjed ki, hogy a légitámadásoknak hány katonai személy esett áldozatául és mekkora az anyagi kár.

*

Amerikai repülőgépek Csungkingban. Az amerikai kormány 100 repülőgépet küldött a csungkingi kormánynak. A kínaiak 500 új típusú repülőgép leszállítását kérték. A görögöknek is akartak küldeni 30 ócska repülőgépet, de a görögök nem fogadták el.

*

Braziliában repülőgépgyár létesül, ahol amerikai típusú repülőgépeket és motorokat fognak gyártani.

Douglas B—19. Néhány adat a megfelelő reklámmal beharangozott amerikai óriásbombázóról, amellyel rövidesen megkezdik a guruló próbákat:

Szerkesztése 700.000 munkaórát, építése 1,250.000 munkaórát, a kísérletek pedig 42.500 munkaórát vettek igénybe.

Számítás szerint a legnagyobb sebessége 338 km, utazó sebessége 300 km, leszálló sebessége 111 km lesz. Üres súlya: 37.000 kg, normális repülősúlya: 63.600 kg, túlterhelt repülősúlya pedig: 74.500 kilogramm.

*

Gumi- és acéllemez kombinációját állítja elő a detroiti United States Rubber Co., amely a tiszta páncéllemezzel szemben azonos lövésbiztosság mellett, 20 százalék súlymegtakarítást jelent.

*

Amerika repülőgépszállítmányai Angliának a háború első 12 hónapjában. Az amerikai kereskedelemügyi minisztérium erről a kérdésről rendkívül tanulságos statisztikát közöl, amelyet az alábbiakban részletezünk:

1939 szept.	54	2.9
„ okt.	—	—
„ nov.	4	0.3
1939 dec.	53	2.8
1940 jan.	41	2.8
„ febr.	19	1.7
„ márc.	2	0.008
„ ápr.	23	1.1
„ máj.	19	1.8
„ jún.	97	4.2
„ júl.	173	12.8
„ aug.	278	22.7
Összesen:	743	53.1

*

Repülőgépvásárlás francia Indo-Kína részére? Angol jelentések azt állítják, hogy a francia kormány Amerikában Indo-Kína részére repülőgépeket akart vásárolni, hogy Thaifölddel szemben támadt viszályban könnyebben helytállhasson. Az amerikai kormány állítólag a feltételhez kötötte a repülőgépek szállítását, hogy a francia kormány hozzájárul ahhoz, hogy a Martinique-szigetére, francia számlára szállított 100 darab amerikai repülőgépet egyik délamerikai államnak továbbadhassák. (Ezek a gépek Martinique-szigetén állítólag már rozsdásodásnak indultak.)

Mielőtt a tárgyalások továbbfolyhattak volna, e lépés ellen a német-francia fegyverszüneti bizottság tiltakozását fejezte ki.

Magyar Sándor óceánrepülő beszélt miskolci filmmatinénkon

Vasárnap január 26-án délelőtt a miskolci Korona moziban a város közéletének és társadalmi életének vezetői és hatalmas közönség jelenlétében tartották meg a *Magyar Szárnyak* repülőmatinéját, amelyen külföldi és magyar repülőfilmet pergettek.

A matinén előadást tartott a magyar repülésről *Magyar* Sándor, az egyetlen magyar óceánrepülő, akit a miskolci közönség kitörő lelkesedéssel fogadott. A *Justice for Hungary* hőse előadásában többek között ezeket mondotta:

— Nagy örömmel tettem eleget a »*Magyar Szárnyak*« szerkesztősége kitüntető meghívásának, hogy ezt a mai matinét néhány szóval bevezessem. Úgy hiszem, nem kell mondanom, hogy a magyar repülés ügye szívügyem is és így minden olyan megmozdulást, ami ezt a nemes célt szolgálja, igyekszem szerény tehetségemmel támogatni.

— A »*Magyar Szárnyak*« repülő-matinéjait igen célravezetőnek tartom az aviataika propagálása szempontjából. Propagandára feltétlen szükség van ott, ahol egy egész nemzetet érintő fontos cél érdekében kell a nemzet apraját-nagyját glédába állítani, pedig ha meg akarjuk teremteni a magyar repülést, akkor ebben a mozgalomban mindenkinek részt kell vállalnia. Szükségünk van a tettrekész, bátor és önfeláldozó fiatalságra, de ugyanennyire szükségünk van vezetőkőreink megértésére és támogatására; mert hiába van bármily lelkes, mindenre kész ifjúság a mozgalom mögött, ha nem adatnak meg a szükséges eszközök ahhoz, hogy az ifjúság ambíciói kielégítést is nyerhessenek.

— A magyar repülés propagandájának tehát két irányban kell hatást elérnie. Ifjúságunk lelkesedésében úgy látom nincs hiány; jelenleg a helyzet az, hogy dacára a repüléssel szemben még mindig *bizalmatlan* »mamák« táborának, *sokkal több a felhők közé vágyakozó ifjú, mint amennyit a jelenleg rendelkezésre álló kiképző keretek fel tudnak venni.* Ezen a téren is azonban a Repülő Alap életrehívása óta lényeges javulás állott be és remélhető, hogy a közeljövő még fokozottabb lehetőségeket fog nyujtani.

— Hogy a helyesen irányított propaganda mire képes, arra talán legjobb példát Amerika szolgáltatta. *Lindbergh* repülése után mintegy varázsütéssé lett az egész Amerika »air ninded«. Ezt a kitűnően találó angol kifejezést, sajnos, nem tudom megfelelő magyar szóval helyettesíteni, de az értelme az, hogy *az egész nemzet érdeklődésének a központjába került a repülés.* Ép ezt az időszakot volt szerencsém Amerikában átélni. Mikor 1926-ban Amerikába mentem, — nem kéjutazásra, hanem kenyér után nézni — valahol a legrejtettebb gondolatom között élt a terv, hogy talán ezen a téren is lehet ott valamit kezdeni. Sajnos az első érdeklődésem egész lesujtó eredménnyel járt. »*Repülésből akar megélni!* — mondták itt is, ott is. — Nem komoly dolog az! *Tanuljon meg valami gyakorlatibb mesterséget,* sok jó mesterség van a világon az edénymosogatástól a cipőtalpalásig, mindenből meg lehet élni, de legvégből nem.« Így aztán nagyon lehangolóan számoltam be *Endresz* Gyurkának, — aki a nagy útra elbúcsúztatott — az amerikai aviatikai lehetőségekről.

— Amint mondtam azonban, Lindbergh repülése és az amerikai hivatalos körök ügyes propagandája egyszerre megváltoztatta a hangulatot. *Egyszerre mindenkit érdekelt a repülés. Minden gyerek ismét előszedte a sárkányt,* egyesületek repülőosztályokat alakítottak, honatyák egymással versengtek, hogy ki tud többet tenni a repülésért, repülőterek, gyárak nőttek ki a földből és ebből a repülés után izzó hangulatból született meg a magyar óceánrepülés is.

— Remélem, hogy ez a fejlődés hozzánk is el fog érkezni és a most itt ülő fiatal hallgatóim közül még sokan fognak repülőmatinékat megnyitni.

Magyar Sándor érdekes előadása után a »Repülő ember« című film bemutatása következett, majd a repülőinduló fejezte be a nagysikerű matinét.

Kényszerleszállás

ELBESZÉLÉS

Írta: NAGYIVÁNYI ZOLTÁN

André de la Fougére még sohasem utazott ilyen nehezen.

Egyik szép északfrancia várostól a másikig bajseltelmek gyötörték. Már akkor, amikor főnöke erre a fontos üzleti útra küldte, rossz hírei voltak hazulról. Édesanyja, kihez most, meglett férfikorban is gyermeki gyengédséggel ragaszkodott, súlyosan megbetegedett. Magas kor, aggályos tünetek és a nagy távolság Párizstól, csupa nyugtalanító körülmény, de az ellentétes útirányú megbizatást nem lehetett kivédeni. Vagyona nincs, új elhelyezkedést találni — majdnem lehetetlen, a kiküldetés tárgya halaszthatatlan fontosságú, így a tisztviselő győzött a fiú felett és dél helyett északra utazott.

Mikor végre Párizsba visszatérve, a Gare du Nord előtt taxiba szállt, olyan idegesen kiáltotta lakása címét a soffőrnek, hogy az csóválta a fejét. Alighanem bajt viszek a kocsimon — gondolta és rákapcsolt.

Lakása kapujában szinte beugrott a concierge fülkéjébe, hogy felgyülemlett postáját átvegye. A sürgöny, melytől annyira félt, a levelek és ujságok halmaza fölött legfelül várta. Még nem jelentette a véget, de szövege annyira rossz volt, hogy André leroskadt az egyetlen karosszékbe és átfutotta a helyzetet.

A céghez, beszámolni, szabadságot kérni, egy percre Henriettehez rohanni, azután haza — ez volt a sorrend, melyet villámgyorsan megállapított.

A hivatalban minden simán és gyorsan ment, de Henriette felé haladtában elfogta a kétségbeesés. A sürgöny már két napja hevert a házban és amikor feladták, már baj volt. Vonat lassú, autó lassú, repülőtér hiányában légi közlekedés nincs. Mikor gondolatai a repüléshez értek, könnyedén elpirult. Róbert, Henriette férje, régi katonapajtása volt, azóta is fenntartották a barátságot, mikor Róbert polgári pilóta lett megnősült és André régi bajtársa feleségének udvarolt. A baj még nem történt meg, de André tudja, hogy az asszony hajlik feléje. Éppen a férjjel szemben fennálló barátság miatt, lassított tempóban udvarol, de azért már nem tud olyan nyílt őszinteséggel Róbert szemébe nézni, mint azelőtt. Hej, mikor még a repülőcsoportnál szolgáltak és sikerült bravúrok után jó finom kis lakomához ültek. Hát persze az asszony mindent megváltoztatott. Most ott tartanak, hogy minden örömmel és bánattal Henriettehez siet, aki mindig teljes megértéssel hallgatja.

Róbert otthon volt és szótlanul hallgatta végig a bajt.

— Anyád, úgy tudom, Avognontól délre lakik, egy kis faluban? — kérdezte nyugodtan.

— Alig tíz kilométerre a várostól, a Marseille felé vezető országúton — felelte a vendég és értetlenül bámult barátjára.

A pilóta megnézte óráját, a telefonkészülékhez lépett és már tárgyalt is valakivel. Szolgálati csere, London helyett Marseille, indulás két óra mulva Le Bourgetből, egy utashely biztosítva. Az asszony és a vendég feszülten figyeltek, de nem mertek egymásra nézni.

— Indulunk — mondta csöndesen a férj, — átvettem a marseillei szolgálatot, helyed van, velem utazol, Marseilleből autón sokkal hamarabb vagy anyád mellett, mintha innen a leggyorsabb autóval indulnál.

Alig búcsúztak az asszonytól.

Lent a kocsiban André végre megszólalt.

— Mindig jó voltál hozzám, Róbert, — szólt megindultan — de ezt a szolgálatodat sohasem fogom tudni meghálálni — mondta.

— Meg fogod hálálni — válaszolt a férj röviden és Le Bourgetig többet nem beszéltek.

Mikor a marseillei nagy postagép már indulásra készen állott, az utasokat beszállították, akkor Róbert pilótaöltözékben barátjához lépett, közelről a szemébe nézett és André érezte, hogy tekintetéből a régi barátság sugárzik.

— André! Egy kérdésem van hozzád... — mondotta és a válasz bevárása nélkül folytatta. Ugyebár, te most kilépsz az életünkből és soha többé nem fogod a Henriettel való találkozást keresni?

— Soha — felelte a kérdezett és lesütötte a szemét.

— Nemesi szavadra?

— Nemesi szavamra.

Azután beszáltak. Róbert a gépet vezette. André pedig forró homlokát az ülés melletti ablakhoz szorítva, minden gondolatát az Avignon utáni kis falura koncentrálta. Néha mégis visszakanyarodott Henriette felé. — Tehát Róbert észrevette, hogy a baj közeledik — gondolta, azután mindjárt hálát érzett barátja iránt.

Fent a felhők között az idő is repül, André az óráját nézte és megállapította, hogy Avignon felé közelednek. Most, a régi pápai vár fölött elrepülünk, akkor jönnek a nehéz perceim, — érezte — mert Avignontól Marseilleig hiábavaló útat kell tennem, melyet visszafelé autón mégegyszer meg kell ismételnem — állapította meg és fájt a szíve.

Mikor a gép a régi történelmi város fölé ért, André Bayard lovag szobrára gondolt, mely a város főterét díszíti és úgy érezte, hogy a gép kormánya mellett ülő barátja tökéletesen hasonlít a híres »félelem és gáncsnélküli lovaghoz.«

Éppen ekkor megtorpant a gép, hirtelen kanyart írt le a levegőben, azután siklórepüléssel merészen levágott. Mikor az utasok földet éreztek a gép kerekei alatt, felugrottak és egyikük csodálkozva kiáltott fel:

— Marseille?

— Avignon — válaszolta a pilóta, majd a beállott csendben természetes nyugalommal tette hozzá — kényszerleszállást hajtottam végre.

André egy félóra mulva anyja betegágya mellett térdelt, az öregasszony fia dús barna haját simogatta és alig hallhatóan kérdezte:

— Hogyan jöttél meg Párizsból fiam? Kocsin? Vasúton?

— Bayard lovag hozott el, anyám, — sóhajtotta — minden poklokon keresztül.

EMLÉKEZÉS WICK ŐRNAGYRA
A HÍRES NÉMET VADÁSZREPÜLŐRE

Wick őrnagy nyomtalanul eltűnt tavaly november 28-a óta. *Ötvenhat ellenfelét lőtte le légiharcban az őrnagy anélkül, hogy egyetlenegyszer is találatot kapott volna gépe.*

Repülőgépek, hajók, rádió, szikratávíró segítségével kutatták, az eredmény az, hogy *Wick* őrnagy emberi számítás szerint nincsen az élők sorában. Utolsó légiviadala alkalmával egy *Spitfire*-gép pilótája lelőtte. Néhány perc mulva a *Spitfire* is megsemmisült.

A kutatás adatai alapján most drámai erejű jelentésben közli a német tájékoztató szolgálat a világ repülőnyilvánosságával *Wick* őrnagy utolsó légiharcának történetét:

A nagy német repülőhős, *Wick* őrnagy, a Richthofen vadászkötelék parancsnokának utolsó útjáról *Gradler* főhadnagy haditudósító, az eltűnt őrnagy személyes jó barátja számol be. Elbeszélése szerint néhány nappal november 28-ika előtt, amely napon *Wick* őrnagy nem tért többé vissza kötelékéhez, *rossz időjárás uralkodott.* Csak november 28-án tisztult ki az idő és *Wick* őrnagy e nap délelőttjén kötelékéhez tartozó egységekkel elkisért egy bombázó rajt a *Southampton elleni támadásra.*

Wick őrnagy a vezérkari rajjal repült. Az egyik gépet maga *Wick* őrnagy vezette, a másodikat *Leile* főhadnagy, a harmadikat pedig *Fiby* hadnagy. Amint a kötelék Wigth szigetének partjai fölött repült, *Wick* őrnagy észrevette, hogy ellenséges repülőgépek vannak fölöttük. Az angol vadászgépek körülbelül *10.000 méter magasságban repültek. Wick* őrnagy vezérkari rajával *hirtelen a magasba lendült,* hogy az angol vadászokat megtámadja. Légiharc fejlődött ki. Amint később kitűnt, *Wick* őrnagy éppen az egyik legjobb angol vadászrajt támadta meg.

Wick őrnagy egy-kettőre *kilőtte a balszélen repülő angol gépet.* A pilóta nem ugrott ki, úgyhogy föltehető, hogy mielőtt a repülőgép lezuhant volna, már halott volt. *Ez volt az első légiharc, mely ilyen nagy magasságban játszódott le.*

A légiharc után *Wick* köteléke ismét visszarepült a légi kikötőbe. Délután újból útra indult a kötelék és Wick parancsot adott *szabad vadászatra.* A kötelék ismét Wight szigete fölé repült. Wick támadást intézett a szembekerülő angol kötelék jobb szélén repülő gépek ellen. Az egyik angol gép *égve lezuhant,* a pilóta ejtőernyővel kiugrott. Még a harc közben újabb két Spitfire-gép jelent meg és a támadó német raj fölé repültek.

Wick őrnagy kisérete megtámadta a két újonnan érkezett gépet, nehogy alkalmuk legyen Wick tevékenységét zavarni. A két gép azonban kikerülte a támadást. Amint a vezérkari raj ismét összegyült, Wick *hiányzott.*

Közben 20—30 Spitfire-gép jelent meg és támadást intézett a három megmaradt gép ellen. A német repülők merőleges repülésben hirtelen lebuktak, hogy a túlerő elől kitérjenek. *Leie* és *Fiby* benzinhiány miatt hazarepült, *Pflanz* főhadnagy maradt csupán, hogy *Wick után kutasson.*

Sehol sem akadt rá és így kénytelen volt hazafelé venni útját. Wigth szigetétől délnyugatra két repülőgépet vett észre, amelyekről úgy vélte, hogy Messerschmitt vadászok. Kitűnt azonban, hogy *a hátsó gép egy Spitfire, amely az elől repülő Messerschmittet tűz alá vette. A Spitfire tüzelése következtében a Messerschmitt-gép lezuhant, a pilóta pedig ejtőernyőjével kiugrott.*

Pflanz lelőtte az angol gépet és keresni kezdte a kiugrott pilótát. Szikratávirat útján értesítette a német tengeri mentőszolgálatot, pontosan megadta a lezuhant repülőgép helyét és jelentette, hogy *egy angol gép is lezuhant, hogy angol részről is segítséget kaphassanak.* Egy német mentőhajó igazolta, hogy Pflanz főhadnagytól vette a segélyjeleket. Közben Pflanz gépéből is elfogyott az üzemanyag, *Észak-Franciaországban kényszerleszállást végzett.*

Leie és *Fiby* ismét fölszálltak, hogy *Wicket fölkutassák. Pflanz* főhadnagy kényszerleszállása után telefonon jelentkezett. *Göring birodalmi marsall maga rendelte el, hogy föl kell kutatni Wick őrnagyot.* Német vizi-repülőgépek szálltak föl, azonban semmit sem találtak.

A következő napon német mentőrepülőgépek szálltak föl és átkutatták Wight szigetének környékét. Azonban semmit sem fedeztek föl. *A tengeren csupán olajfoltokat találtak, amelyek a lezuhanás helyén úszkáltak a vizen.* Föltehető volt tehát, hogy *Wick őrnagyot megmentették.*

A német légihaderő szikratávirat-kérdést intézett a *Rafhoz* Wick ügyében és két nap mulva azt a feleletet kapta, hogy *sem a foglyok között, sem pedig a sebesültek névjegyzékében nem találják Wick őrnagy nevét.* Ettől az időtől fogva nem lehetett többé hallani *Wick* őrnagyról.

Gradler haditudósító elmondta még, hogy *Wick volt az egyetlen német repülő, aki 56 gép lelövése után egyetlen egy találatot sem kapott. Wick* őrnagy nagyon körültekintő vadászrepülő volt és a körültekintésnek köszönheti rendkívüli sikereit is. Eltűnését úgy magyarázzák, hogy motorjában valami *hiba állott elő, többé nem működött rendesen, Wick* őrnagy ezért nem volt képes visszaverni az angol Spitfire támadását.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

FELMENTÉSEK

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az 1940. évvégi rovancsolások és ellenőrzések eredménye alapján, a felmentést az alábbi egyesületeknek és az alábbi mérvben adta meg:

I. az 1939. évi elszámolására

MOVE Repülő Osztály, Budapest.

II. 1939. és 1940. évi elszámolásukra

MÁV Testvériség Sportegyesület Repülő Szakosztálya, Rákospalota;

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület, Szombathely;

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők, Szentes;

vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep, Bpest — Hármashatárhegy, az építkezések elszámolásának kivételével.

III. 1940. évi elszámolásukra

BSzKRt Sportegyesület Repülő Szakosztálya, Budapest;

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, Budapest;

Budapest Sportegyesület Repülő Szakosztálya, Budapest;

Gamma Sportrepülő Egyesület, Budapest;

Postás Sportegyesület Repülő Szakosztálya, Budapest;

Magyar Pamutipari Sport-Club Sportrepülő Szakosztálya, Ujpest;

MAC Mótorsport-, Repülő- és Yachtosztálya, Budapest;

Sopronvármegyei és városi törvényhatósági cserkész főtitkárság, Sopron;

13. sz. Államgépgyári Ezermester Cserkészrepülők, Budapest;

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület, Romaifürdő;

MOVE Repülő Osztály, Sárospatak;

Délvidéki Aero Club, Szeged;

Debreceni Repülő Club, Debrecen.

ADOMÁNYOK AZ ALAPRA

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő-Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1941 január havában befolyt adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.«

Alsószölnök, Szakonyfalu, Rábafüzes és Jakabháza községektől 70.— P; Vica község 5.— P; Kapuvár község 50.— P; Bő község 20.— P; Sérfenyősziget 5.— P; Tiszaug község 25.— P; Keresztény község 5.— P; Egyházasfalu község 5.— P; Tápé község 5.— P; Alsószeli község 250.— P; Berettyószentmárton község 50.— P; Kislippó község 165.— P; Kispirit község 10.— P. Kisberzseny község 10.— P; Veszprémpuskás 30.— P; Adásztevel község 10.— P; Dorog nagyközség 500.— P; Dunaharaszti község 300.— P; Szentetornya község 250.— P; Tüskevár község 15.— P; Papkeszi község 50.— P; Dunapataj község 100.— P; Hajdunánás község 100.— P; Mezőmegyer község 20.— P; Nagybóri község 30.— P; Kismácséd község 150.— P; Németdiószeg község 100.— P; Mezőszentgyörgy község 20.— P; Virágos község 100.— P; Csávoly község 90.— P; Monor község 151.70 P; Kunágota község 200.— P; Mosonmagyaróvár város 1000.— P; Bihartorda község 100.— P; Bakonyszombathely község 50.— P; Lovászpatona község 20.— P; Siklós nagyközség 688.— P; Mád község 200.— P; Litér község 50.— P; Máriakéménd 100.— P; Mezőzombor község 100.— P; Hajduhadház község 200.— P; Bakonyszentlászló község 41.— P; Bakonybánk község 50.— P; Ajk község 100.— P; Cák község 10.— P; Máriapócs 50.— P; Újszentiván község 340.— P; Felsőpaty község 20.— P; Nagymágocs község 100.— P; Hajós község 50.— P; Károlyfalva község 60.— P; Végardó község 60.— P; Apátfalva község 801.— P; Szerencs község 163.— P; Sára község 5.— P; Bejegyertyános község 10.— P; Murányvári Márton Bp. 17.92 P; Varga Sándor, Izsák 100.— P; Gulyás Gusztáv, Bp. 5.— P; Kám község 20.— P; Egervölgy község 20.10 P; Alsónylak község 20.10 P; Szemenye község 10.— P; Kamocsa község 200.— P; Monostorpályi község 50.— P; Kisdobrony község 50.— P; Nagydobrony község 100.— P; Hosszúvölgy község 8.— P; Füzvölgy 8.— P; Homokkomárom 72.— P; Győrszentmárton község 150.— P; Csabdi község 10.— P; Rérleányvár 30.— P; Zemplénagárd 60.— P; Jákfa község 50.— P; Királyszentistván 30.— P; Vilonya község 30.— P; Ganna község 40.— P; Döbrönte község 10.— P; Sur község 20.— P; Deszla község 500.— P; Lippó község 205.— P; Rábabogyoszló község 10.— P; Alsópaty község 20.— P; Nihsim József, Bp. 10.— P; Virághalmy Jenő, Püspökhatvan 7.60 P; Nagydém község 5.— P; Csizmás Mihály, Szolnok 15.05 P; Resznek község 10.— P; Bödeháza 10.— P; Gáborjánháza község 10.— P; Lendvajakabfa község 10.— P; Sobor község 20.— P; Sarkad község 4600.— P; Cikolasziget község 20.— P; Jobaháza község 15.— P; Rábatamási község 30.— P; Nagysáp község 30.— P; Nyögér község 10.— P; Berettyóújfalu község 500.— P; M. Kir. Áll. Pénzverő Olvasztó, Bp. 26.50 P; Gönci általános ifjúság 100.— P; Porcsin Gyula, Derecske 7.— P; Villányi Miklós, Kisterenye 18.72 P; Egyed község 20.— P; Kecel község 500.— P; Ungvár város 500.— P; Sikeres István, Gyula 10.— P; Rátka község 50.— P; Golap község 50.— P; A Debreceni Négyévfolyamú Fiú Felsőkereskedelmi Iskola 215. sz. Diákkaptára 13.— P; Balatonbozsok község 50.— P; Bakonyszentkirály község 20.— P; Enying község 300.— P; Genezi Elick Gyula, Szilágynagyfalu 36.84 P; Miskolc város 1000.— P; Juhász Pál, Kassa 5.75 P; Árpás község 20.— P; Varga János, Bp. 30.— P; Kálozi Ifjúság, Káloz 41.— P; Koloszár Ferenc, Bp. 200.— P; Máramaros közig. kirendeltség, Huszt 202.85 P; Kassa város 2000.— P; Szécsényi Levente Egyesület, Szécsény 20.60 P; Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye adománya 16.000.— P; Községi Elöljáróság, Siómaros 50.— P; Tolna vármegye 600.— P; Weiss Manfréd acél és fémművei rt., Bp. 922.91 P; Geszt község 20.— P; Gazdabál rendezősége, Debrecen 100.— P; Ardó József cég, Bp. 500.— P; Grossberg Testvérek cég, Miskolc 10.— P; Fodor és Társa, Soltvadkert 24.24 P; Sport Club Rusj vezetősége, Huszt 5.— P; v. Kalocsai Jánosné, Piliscsaba 1.— P; Molnár János, Debrecen 30.— P; Sármán Tibor, Kispest 5.— P; Bicske község 350.— P; gróf Károlyi István Erdőgondnoksága, Vitka 745.70 P; Ceglédi fűtőház 6.05 P; Békefi József, Cegléd 6.50 P; »Juci« asztaltársaság, Ujpest 10.— P; Hegyi Kálmán, Kispest 7.64 P; Gulyás Gusztáv, Bp. 5.— P; Borsodvármegye (Miskolc) adománya 5000.— P; Ond község 50.— P; Politikai község, Málas 100.— P; Politikai község, Nyir 50.— P; Politikai község, Agó 40.— P; Virághalmy Jenő, Püspökhatvan 9.80 P; Beregsurányi református egyház 10.— P; Sport Klub »Rusj«, Huszt 5.— P; Iparoskör, Bánhida 26.79 P; Nihsim József, Bp. 10.— P; Reiman Gyula, Bp. 10.04 P; Kalocsai Jánosné, Piliscsaba 2.— P; Rábatótfalu község 20.— Apátistvánfalva 15.— P.



Hitler vezér és kancellár repülői között, Galland alezredessel beszélget



Bartha hadügyminiszter Berlinben Keitel tábornagy társaságában ellép a díszszázad előtt

KÉPES HIRADÓ



Német messzehordó ágyú lövi Anglia partjait



A német tengeralattjáróüzemek egymásután bocsájtják vízre a nagyteljesítményű hajóikat



Olasz harcikocsi az albán-görög fronton



Az »Empress of Australiá«-t megtorpedózták. Mint csapatszállítóhajó teljesített szolgálatot



AZ 1940. ÉV VITORLÁZÓREPÜLŐ EREDMÉNYEI

Az 1940. évben a mótornélküli repülés a haderőnkívüli repülő előképzés szolgálataban, a Horthy Miklós Nemzeti Repülo Alap hathatós támogatásával, Szövetségünk irányitása mellett az alábbi eredményeket érte el:

I. fokú (»A») rep. vizsgát tett 605 növendék.

II. fokú (»B«) rep. vizsgát tett 275 növendék.

Kiképzését teljesen befejezte és vitorlázó pilótaigazolványt nyert 134 növendék.

A vitorlázó repülés legmagasabb fokát, a nemzetközi ezüstkoszorús teljesitmény jelvényt az elmúlt évben 21-en érték el. Ezt az óriási eredményt 32 tagegyesületünk kiképző csoportja teljesítette, melyek közül 21 lejtőmenti, hegyvidéki rendszerrel dolgozik. A gépeit gumikötél segítségével indítja, 11 egyesületünk pedig síkvidéken csörlőautó segítségével indítja a gépeit.

21 lejtőmenti egy. 34.527 felszállást, 2750 repült órát, 393 »A«, 186 »B«, 130 »C« vizsgát és 21 teljesítmény-jelvényt teljesített.

11 síkvidéki egy. 17.158 felszállást, 153 órát repült, 212 »A«, 89 »B«, 4 »C« vizsgát ért el.

A kiképzés összesen 189 géppel történt, melyből a lejtőmenti egyesületek 137, a síkvidéki egyesületek 52 gépet használtak.

Az 1940. év összes felszállási száma 51.685, összes repülő idő 2737 óra 11 perc.

A repülőnövendékek kiképzésével párhuzamosan az oktatók kiképzése 3 tanfolyamon történt. Ezek során 37 oktató, 7 csörlőgép kezelésére jogosító oktató és a mótorosvontató repülőgépvezető nyert működési engedélyt.

A H. M. N. R. A. támogatásával hangár épült Szombathelyen és Érden.

A budapesti Hármashatárhegyen a Pilóta Otthont kibővítették és berendezték úgy, hogy jelenleg 70 fő repülőnövendék befogadására alkalmas. Ugyanitt a repülőgépeket szállító gépkocsik részére 1 garázsépületet emeltek. A gépszállítások zavartalan lebonyolítására a meglévő 2 gépkocsihoz egy harmadikat is berendeztek pótkocsival együtt.

A repülőüzemek fenntartása és a beszerzési költségek az elmúlt évben kereken 500.000 P-t tettek ki.

A Hármashatárhegyen és a budaörsi terepen egy-egy kilométer autóutat építettek, melynek segítségével a repülőgépek zavartalan szállítása lehetővé vált.

A kiképzés lefolytatásához az elmúlt évben magyar tervezésű és gyártású 25 drb vitorlázó iskolagépet, 1 drb kétüléses, 2 drb különleges versenygépet, 2 drb mótorosvontató repülőgépet, 4 drb olimpiai versenygépet és 3 drb repülőgépindító csörlőgépet szereztek be és bocsátottak a haderőnkívüli repülőelőképzés szolgálatába.

Az elért eredmények teljes mértékben megfeleltek az előirányzatnak, annak ellenére, hogy a költségvetésben biztosított összegek csak május hó folyamán váltak folyósíthatóvá és a rendkívüli helyzettel kapcsolatosan a katonai korlátozások és behívások a kiképzési főszezónban 2 hónapon keresztül rendkívül hátráltatták a mótornélküli repülőüzemeket.

Sz. T.

ÜZEMI JELENTÉSEK

DECEMBER

Műegyetemi Sportrepülő Egyesület

»A« vizsgát tett: Vertseg László (XII. 15.) 31 p. + 30 p. — *»C« vizsgát tettek: Vitályos* (XII. 1.) 20 p. Komlódy Sándor (XII. 1.) 28 p. Bánsági Tibor (XII. 8.) 8 p. Páris Gyula (XII. 8.) 18 p. Gereben Pál (XII. 8.) 23 p. — *Teljesítményrepülést végzett:* Murányi Valéria (XII. 1.) 5 ó. 18 p. Tátraaljai Endre (XII. 29.) 5 ó. 05 p. Auguszt Lajos (XII. 1.) 6 ó. 50 p. Szomolányi Károly (XII. 1.) 5 ó. 30 p. Kapuváry Jenő (XII. 1.) 5 ó. 05 p.

Összes felszállások száma: 80.

Repült idő összesen: 84 ó. 28 p. 40 mp.

Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület

»A« vizsgát tett: Eisner Ferenc (XII. 15.) 30 p. + 32 p.

Összes felszállások száma: 51.

Repült idő összesen: 2 ó. 32 p. 12 mp.

13. sz. Ezermester Cserkészrepülők

»C« vizsgát tettek: Haraszti Sándor (XII. 8.) 17 p. Párkányi János (XII. 22.) 18 p. 30 mp. Szaszkó József (XII. 22.) 19 p. — *Teljesítményrepülést végzett:* Mészéros Károly (XII. 1.) 1 ó. 35 p. Krikus Sándor (XII. 1.) 1 ó. 20 p. Németh Imre (XII. 1.) 1 ó. 15 p.

Összes felszállások száma: 16.

Repült idő összesen: 13 ó. 20 p. 27 mp.

Testvériség SE Repülőosztálya

»C« vizsgát tett: Zsámboki János (XII. 8.) 18 p.

Összes felszállások száma: 71.

Repült idő összesen: 6 ó. 11 p. 02 mp.

Budapest Elektromos TE Sportrepülő Szakosztálya

Összes felszállások száma: 53.

Repült idő összesen: 52 p. 24 mp.

JANUÁR

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület, Szombathely

Üzemet nem tartott.

Magyar Pamutipari SC Sportrepülő Szakosztálya

Összes felszállások száma: 60.

Repült idő összesen: 19 p. 20 mp.

MOVERO, Esztergom

»A« vizsgát tett: Krasznai József (I. 12.) 30 mp.

Összes felszállások száma: 91.

Repült idő összesen: 17 p. 43 mp.

BSzKRt SE Repülőszakosztály

»A« vizsgát tett: Horváth István (I. 26.) 30 mp. + 31 mp.

Összes felszállások száma: 55.

Repült idő összesen: 21 p. 53 mp.

Pécsi Egyetemi Repülő Club

Összes felszállások száma: 16.

Repült idő összesen: 14 p. 57 mp.

MOVERO, Budapest

»A« vizsgát tett: Czukál Lajos (I. 6.) 31 mp. + 35 mp. — *»B« vizsgát tett:* Majer József (I. 1.) 1 p. 10 mp. + 1 p. 07 mp. + 1 p. 04 mp.

Összes felszállások száma: 111.

Repült idő összesen: 1 ó. 15 p. 39 mp.

Perutz-gyári Kultúr Sportegyesület Repülőosztálya

»B« vizsgát tettek: Magyar Jenő (I. 19.) 1 p. 36 mp. + 1 p. 31 mp. + 1 p. 45 mp. + 1 p. 55 mp. + 1 p. 46 mp. Babják József (I. 19.) 1 p. 14 mp. + 1 p. 36 mp. + 1 p. 29 mp. + 1 p. 32 mp. + 1 p. 36 mp.

Összes felszállások száma: 110.

Repült idő összesen: 1 ó. 3 p. 50 mp.

GAMMA Sportrepülő Egyesület

Összes felszállások száma: 55.

Repült idő összesen: 39 p. 29 mp.

Debreceni Repülő Club

Üzemet nem tartott.

ÉRDEKES TÖRTÉNETEK

A POTEMKIN-REPÜLŐTÉR

London közelében az egyik repülőkörzet parancsnoka megtévesztő repülőteret létesített. Fából volt rajta minden: a repülőgépszínek, az épületek, a repülőgépek, a gonióház, sőt még a futópálya is.

A hamis repülőtér körül valódi légvédelmi ütegek rejtőztek a lombok közt és várták a prédát a csalétekül kirakott álrepülőtér fölé.

A német repülőgépek meg is érkeztek néhány nap mulva. Bombákat is dobtak, de a bombák — általános megrökönyödésre — szintén csak *fából* voltak.

AZ ELVESZTETT UTAS

A németországi Kasselben történt. Havonta egyszer magassági repülésre küldték a pilótákat. Az volt ilyenkor a feladatuk, hogy emelkedjenek 6000 m-re s ott töltsenek el egy órát légzőkészülék nélkül.

Az egyik pilóta nem bírta ki sokáig a nagy magasságot: elvesztette az eszméletét. A kormányát vesztett gép zuhanni kezdett. A hátsó ülésben kuksoló szerelő — életének végső perceit látván közeledni — kioldotta magát köteléikeiből és ejtőernyőn próbált menekülést keresni a biztos megsemmisülés elől.

Amíg a gép és az elalélt pilóta a felhőkön áttörve, fékevesztett sebességgel rohant végzete felé, addig a szerelő a több ezer méteres magasságból méltóságteljes lassúsággal kalimpált lefelé az ejtőernyő védelme alatt. A repülőgép már csak 1—2000 méterre lehetett a földtől, amikor a pilóta a sűrűbb levegőrétegben magához tért. Gépét pillanatok alatt kivette a zuhanásból, majd levette a gázt és szólt valamit hátra, a szerelőnek. Az útitárs nem válaszolt. Újból kiáltott valamit, de arra sem kapott választ. Hátranézett; a szerelőnek hűlt helyét találta.

— No fene, ez kiesett — gondolta a pilóta, — bizonyosan nem volt jól bekötve, amikor zuhanni kezdtem.

Nézegetett kínjában jobbra-balra a földön, a gépen, de a szerelőnek nyomát sehol sem találta.

— Szépen vagyunk — mormolta magában, — most aztán beállíthatok szerelő nélkül.

Leszállása után megtörten jelentette útitársa elvesztését.

Még javában töprengtek a kínos eset fölött, amikor megszólalt a telefon s az időközben földre ért szerelő jelentette a repülőgép lezuhanását és saját maga szerencsés megmenekülését.

Nagy volt az öröm, amikor kiderült, hogy mind a kettő a másikat hitte halottnak, pedig mind a ketten szerencsésen megmenekültek.

AZ ELSŐ REPÜLŐÚT.

Életében először ült repülőgépen egy fiatalember. Pilótája a közismert sportrepülő volt, aki az újdonsült repülőutast kicsit megtáncoltatta a levegőben. A gép a végén lapos dugóhúzóba esett (ez már nem volt benne a programmban) és gyors iramban pörgött lefelé. A pilóta megszeppent. Már mindent megpróbált, hogy a gépet kivegye a dugóhúzóból, de hiába. A helyzet már-már reménytelennek látszott és a földön állók riadtan nézték, mint tűnik el a még egyre pergő repülőgép a domb mögött. A segélygépkocsit már éppen indítani akarták a szerencsétlenség színhelyére, amikor a domb mögül mótorbúgás hallatszott s a gép — csodák csodája — elhúzott a nézők feje fölött.

A pilótának ritka szerencséje volt, amikor gépét az utolsó pillanatban ki tudta venni a gyilkos dugóhúzóból.

Amint kiszálltak, az utas, aki azt hitte, hogy mindez tervszerűen történt, a nyakába ugrott a pilótának:

— Pufikám! Remek volt. Csináld meg mégegyszer!

Fogalma sem volt a szerencsétlennek, mi történt körülötte s hogy a Nagy Kaszás már egész közelről leselkedett rájuk a domboldalon.

A LÉGCSAVAR.

Repülőgépeket akart eladni egy külföldi ügynök Magyarországon. Portékájáról dicshimnuszokat zengett, nohaköztudomású volt, hogy az egy fabatkát sem ér. Az ügynök azonban nem volt rest: ami hiányzott a gépből, pótolta határtalan bőbeszédűségével. Végül azt az állítást is megkockáztatta a szánalmas tragacsról, hogy valamivel erősebb mótorral repülne az akár ötszáz kilométeres sebességgel is.

— Repülne ám, — vágott közbe valaki — főkép, ha a maga nyelvét srófolnák rá légcsavarnak!

A KŐOLAJ.

A tankautó a repülőgép mellé állt, a szerelő rácsavarta a tömlőt s a mótoros szivattyú zakatolni kezdett. A benzinnek ömleni kellett volna a repülőgép tartályába, ehelyett azonban alig csurgott-csepegett valami a tömlőből. Látta ezt a műszaki tiszt és kutatni kezdte a hiba okát. Végre a tankautó benzinjében felfedezett egy csomó szemetet, kavicsot, meg kőtörmeléket, ami eltömte a vezetéket.

— Te gézengúz, — förmedt rá a szerelőre — honnan kerül a benzinbe ez a rengeteg kődarab?

— Hadnagy úr, alázatosan jelentem, — makogta a fülöncsípett — úgy tanultuk a tisztes-iskolában, hogy a benzin *kő*olajból készül. Alkalmasint ezért gyűltek össze az alján ezek a kövecsek.

U. J.

† Poppe Kornél ny. alezredes



A budapesti Markó-utcai főreáliskolában letett érettségi vizsga után mint egyéves önk. bevonul a vártüzérekhez 1903-ban. Önk. év után ténylegesítés.

A világháború kitörésekor Poppe Cattaroban volt, mint a léghajószázad (Festungsballonabt. Nr. 5.) parancsnoka.

1915 okt.—1916 februárjáig a Cuxhaven mellett lévő Nordholz német légikikötőben elsajátítja a Zeppelin léghajóvezetést. Ottartózkodása ideje alatt hét hadiúton vesz részt Zeppelin fedélzetén az Eszaki-tenger felett. Zeppelin vezetői kiképzése alapján 1916 februárjában parancsnoka lett a Temesvárott felállított Zeppelin léghajóállomásnak. Onnan több bombázó útra indul Zeppelin léghajóval Saloniki és Bukarest ellen. Utolsó ilyen útja alkalmával Bukarest fölé, léghajója az ellenséges elhárító tűzben megsérül és kénytelen zuhanással egybekötött kényszerleszállást végezni bolgár területen Trnowo mellett éppen Mackensen német hadsereg-parancsnok főhadiszállása közelében. Ez 1917 tavaszán volt. Ebből az alkalomból kapta meg a 2. oszt. német vaskeresztet.

1931-ben a Magy. Aero Szövetség megbízásából vezeti a Zeppelin léghajó le-, ill. felszállását a budapest—csepeli repülőtéren.

Hadi tetteiért több értékes háborús kitüntetésben részesült.

Poppe alezredes elhúnyta minden magyar repülőt fájdalommal érint. Igazi tevékeny, alkotó szellem volt. Emlékét tisztelettel őrizzük.

Varga iparügyi miniszter látogatásai a repülőgép-építő üzemekben

A magyar repülővilág érthető érdeklődéssel várja azokat a híradásokat, amelyek a magyar repülőgépipar megteremtéséről és a mai repülőgépgyártás kiszélesítéséről szólnak.

A *Magyar Szárnyak* szólaltatta meg legutóbb a magyar repülőélet vezetőit és a magyar ipar legfőbb irányítóját, magát *Varga* József iparügyi minisztert a repülőgépipar dolgában és — mint ismeretes — a miniszter nyilatkozatában a többek között azt mondotta, hogy még az idén tavasszal ankétot hív egybe az ügyben.

Azt már jelentettük, hogy *Varga* miniszter az elmult hetekben alkalmat talált arra, hogy néhány szakértővel a repülőgépipar megteremtésének lehetőségeiről tanácskozzék. Mint most értesülünk: *a miniszter azóta repülőéletünk számos vezetőjével folytatott eszmecserét,* ezeken a megbeszéléseken *Varga* miniszter az egyes repülőágazatok szükségleteiről, a lehetőségekről tanácskoztak.

Varga József iparügyi miniszter különösen szívesen folytatja ezt a munkát, mert maga is egyik nagy kedvelője és támogatója a repülésnek és mert teljes mértékben átérzi a repülőgépipar életrehívásához fűződő fontos honvédelmi, közlekedési és sportérdekeket. A miniszter nemcsak szóbeli megbeszéléseken tájékozódik ebben a megvalósításra már régen megérett problémában, hanem elhatározta, hogy *sorra megtekinti mindazokat az üzemeket, ahol repülőgépgyártás folyik.* Egyik nagy gyárvállalatunk repülőgépgyártó-üzemét tekintette meg az elmúlt napokban és *látogatásait a közeljövőben folytatja.*

A magyar repülőélet nagy örömmel értesült a kérdés szakszerű és alapos előkészítéséről és *élénk figyelemmel várja a miniszter és munkatársai előmunkálatainak befejezését.*

A Malert új gépe megérkezett

A magyar légiforgalom történetében és fejlődésében jelentős nap volt február 11-e, délután háromnegyed 3 órakor ereszkedett le a budaörsi repülőtér fagyotthavú síkjára a *Malert* új *Junkers Ju 52-es* típusú légiforgalmi gépe, amelyet a dessaui *Junkers*-művekben a német repülőgépgyártásra nehezedő fokozott háborús feladatok ellenére szinte 24 órás pontossággal készítettek el a kereskedelmi minisztérium megrendelésére.

A gépet a Junkers-művekben a magyar légiforgalom részéről *Ujváry* László repülőkapitány, *Báthory* István mérnök és *Cservölgyi* Alfréd üzemvezető vették át. A géppel kedden, február 11-én reggel startoltak el Dessauból, délelőtt 10 óra 20 perckor értek a Tempelhof-i repülőtérre, ahol az átvétellel kapcsolatos hivatali formalitásokat kellett elvégezni. A magyar légiforgalom kiküldötteit egész németországi tartózkodásuk alatt megkülönböztetett figyelemmel és szivélyességgel vették körül, ez a bensőséges baráti érzület legjobban talán Berlinben és utána Bécsben nyilvánult meg. Mindkét helyen hihetetlenül rövid idő alatt intézte el a mintaszerű német szervezettség a formalitásokat.

A háború következtében Berlinből külön útvonalat kellett biztosítani a háborús Németország légterében a hazatérő magyar gépnek. A német organizációra jellemző, hogy ezt a külön vonalat félóra alatt biztosították s a gép menetrendszerűen folytathatta útját Bécsig, ahová kétórai repülés után érkezett el. A bécsi repülőtéren a vámkezelés formalitásait intézték el. Minden annyira elő volt már készítve, hogy a békevilágban is hosszadalmas hivatalos eljárást most a legnagyobb előzékenységgel, 15 perc alatt elintézték.

Az új magyar légiforgalmi gépet hazafelé *Ujváry* László repülőkapitány és *Kovács* Lóránd légiforgalmi pilóta felváltva vezették.

A gépet megérkezésekor a budaörsi repülőtér betonkörén a kereskedelmi minisztérium részéről *Szegheő* István miniszteri tanácsos, *Ladomerszky* Dezső légügyi főtanácsos, a MALERt képviseletében dr. *Istvánffy* László igazgató fogadták és melegen köszöntötték egyetlen utasát: dr. *Hagemant,* a dessaui Junkers-művek külföldi eladási osztályának vezetőjét. Junkersék nagy súlyt helyeztek arra, hogy a baráti Magyarország légiforgalmának szükséges új gépet ünnepélyes keretek közt adják át rendeltetésének, ezért küldték ki az útra a társaság képviseletében dr. *Hageman* osztályvezetőt.

Az új Junkers Ju. 52-es első útjáról beszéltünk *Ujváry* László pilótakapitánnyal, aki a gépről a következő jellemzést adta a *Magyar Szárnyak*-nak:

— Az új 52-es a bevált típus modernizált képviselője. A legjelentősebb változás a gépen az eddigi 52-esekkel szemben az, hogy *mótoronként 100 lóerővel erősebb.* Ez a 300 lóerőtöbblet azt jelenti, hogy a gép átlag 30 kilométerrel utazik gyorsabban óránként, tehát az eddigi 210 km helyett 240-nel repül. Az is jelentős újítás, hogy a légcsavarok állíthatók.

A magyar légiforgalom új gépét *Szentkirályi* Dezső századosról nevezték el, lajstromjele: *Ha—JUG.*

„Repülni szeretne ezer és ezer kecskeméti ifjú"

Rengeteg a tennivaló még, hogy a vidéki központokban szárnyra segíthessük a magyar fiatalságot. Megható látni, hogy vidékről milyen nagy türelmetlenséggel jelentkezik és sürget gépeket a fiatalság. Napról-napra igen sok levelet kapunk repülnivágyó fiataloktól, postánkból ez alkalommal a kecskeméti fiatalság sorait közöljük:

— Harmadik esztendeje dolgozunk fáradhatatlanul, hogy repülhessünk Kecskeméten, szembe szállottunk minden akadállyal, de szinte minden hiába, *a kecskeméti vitorlázó repülés még mindig csak álom.*

— Ne tessék türelmetlenségnek venni, de mi ezt *nem értjük.* Nem azért, mert Kecskeméten minden megvan ahhoz, hogy repülhessünk és mégsem repülünk. A kecskeméti közönség áldozatkészségében semmi hiba, hiszen az első megmozdulásunk alkalmával olyan nagy megértésre találtunk, hogy az összegyüjtött pénzből *két vitorlázó iskolagépet tudtunk vásárolni.*

— Furcsa tudni, hogy elsőrendű repülőterünk van, két gépünk van és — *mégsem repülünk.* Az elmondottakból nyilvánvaló, hogy *nincs oktatónk,* akinek vezetése alatt a repülő tanulás megindulhatna. Győrben sokkal később kezdték az új megmozdulást, mégis hol vannak már tőlünk, mennyire előre?! Ha Szolnokon, Szentesen nagy repülőélet lehet, mennyivel könnyebben és gyorsabban kellett volna nekünk, kecskemétieknek fejlődnünk, hiszen városunk forgalma, istenáldotta határunk tehetős gazdagsága szinte predesztinál bennünket arra, hogy *mi legyünk a Duna—Tisza-közén a legnagyobb sportrepülő központ.* Közéletünk hivatott vezetői mindenkor a legnagyobb szeretettel és lelkesedéssel támogatták a repülés ügyét, sajtónk is nagy repülőbarát és — csodálatosképpen — mégis elült a repülés ügye Kecskeméten.

— *Valahogyan kiestünk a Jóisten markából és nem tudjuk: miért?*

— Mindezt azért írjuk meg a *Magyar Szárnyaknak,* hogy fájdalmunknak hangot adjunk a magyar repülőnyilvánosság előtt és reménykedjünk: hátha megmozdul ügyünk a panaszos írott szó alapján. Teljes bizalommal vagyunk a magyar repülőélet vezetőihez, sóvárogva nézzük, hogy munkásságuk nyomán hogy terjed és terebélyesedik a magyar repülés. És ha szabad a nagy magyar repülőnyilvánosság előtt kérni: kérjük tőlük, ne feledkezzenek meg rólunk, kecskeméti fiatalokról már csak azért sem, mert — higyjék el — *ezer és ezer kecskeméti ifjú szeretne repülni* és bizonyosan akadnának közöttünk számottevő létszámban olyanok, akik a magyar repülésben a megkívánt átlagnál jóval felüli eredményeket érnének el.

Fordulatszámmérő hajtómű igen nagy fordulatszámokra

Hans Pfau okl. mérnök cikkének, mely a Luftwissen 1940 Bd. 7. N. 12. számában jelent meg, kivonatos ismertetése.

A repülőmótor-fúvók méreteit, mint általában a hasonló gépekét, csak igen magas ford.-szám mellett lehet kicsire választani. E nagy ford.-szám mérése nem okoz nehézséget, amíg a fúvó tengelye az őt hajtó mótor tengelyével merev kötésben van. Mihelyt a hajtás szabályozható, vagy ugyancsak igen gyorsan futó gépről (kipuff. gázturbina) történik, a mechanikai ford.-számmérés nagy nehézségbe ütközik. Márpedig, míg a ford.-számmérés megoldva nincs, ilyen fúvók sem fejleszthetők ki. Ezért vezetett az út a fényelektromos ford.-szám méréshez, ez a módszer is csak akkor használható a repülőgépeken, ha a megoldás számol a hely- és súlyszükséglettel.

A DVL által kifejlesztett ford.-számcsökkentőmű 40 : 1 áttétellel dolgozik, helyszükséglete egy gyufaskatulyáéval kb. egyenlő. A csökkentőműnek három tengelye közül a közvetlenül hajtott annak a tengelynek fordulatszámával jár, melyét mérni akarjuk. Ezen tengely a mű közbenső tengelyét hajtja 2.5 : 1 áttétellel homlokkerekek útján, míg e közbenső tengely csavarhajtással a harmadik tengelyt hajtja 16 : 1 áttétellel; e harmadik tengelyről kapja hajtását egy szokásos ford.-számmérő jelzőműszer. E kivezető tengely egyik végén az ismert nyelves tengelykötés van, a másik végén pedig bütyök, mely egy kontaktusrúgópárt működtet. Ezt elektromos bökő ford.-számláló üzemére lehet felhasználni. A szakító érintkező egyik pólsa testelve van, a másik, vezetékkel szigetelt fémtárcsához van vezetve. Ennek egy menetes lyukába kivülről szigetelten becsavarhatunk egy necket, melyről aztán a továbbvezetés történhetik.

A cikk a továbbiakban leírja a kisérleti kivitelt és az első kisérleteknél elért eredményt. A csökkentőművet egy Pelton-kerékszerű, kis kerék hajtotta 6 at. nyomású levegővel. A kerék 140.000 fordulatszámmal járt kifogástalanul. A bökő fordulatszámláló azonban 80.000 ford.-számnál elérte teljesítőképessége felső határát, a további próbáknál 50 óráig 50.000 ford./p-el, majd 100 óráig 100.000 ford.-szám/p-cel járatták. Sem a csapágyazásnál, sem a kenésnél nem merült fel nehézség.

A kisérletek alatt a turbinához 1.5 mm legkisebb átmérőjű Laval-fúvókán át vezették a levegőt, a kezdetben szükséges nyomás a bejáratás után már lecsökkenthető volt 2 at-ra. A ház melegedése is 40°-ról erősen visszaesett.

A cikk a csökkentőmű felerősitését mutatja még két esetre, t. i. ha a fúvó tengelye mindkét végén ágyazva van és ill. ha csak egyik végén. A két eset közt a csökkentőmű központositásában mutatkozik műszakilag könnyen érthető különbség.

Székely Mihály

Léghűtéses motorok sérülései lövésektől

Kress K. cikkének kivonata. Luftwissen 1940 Bd. 7. N. 12.

A lövések főképpen a hengereket találták el s ez érthető, mert ezeknek fejei a legjobban kiállnak. A Bramo 323 motor hűtőbordái sok lövést úgy fogtak fel, hogy a lövedékek a bordák közt megakadtak. A javitásnál igen lényegesnek bizonyult a motorrészek jó hozzáférhetősége, mert a javitást gyorsan el lehet végezni.

A motor egyéb részeit pl. a forgattyúházat, készülékfedelet viszonylag kevés találat érte; a készülékfalon levő készülékek csak itt-ott kaptak lövést; aránylag többször találták el, legtöbbször elölről, a ford.-szám csökkentő művet.

A kenőrendszer már érzékenyebbnek bizonyult és pedig főként a hütő, kevésbbé a csővezetékek. Ugyanezt elmondhatni a benzin- és vizvezetékekről is.

A mótorok a találatokat jól elviselték. Igy egy mótort összesen 6 találat ért a működésre igen lényeges helyeken, ennek ellenére hazáig jól működött. A műhelyi vizsgálat azt mutatta, hogy a helyi sérülések nem hatottak ki a mótor többi részeire. Az el nem talált hengerek, dugattyúk kifogástalanul dolgoztak tovább.

Erdekesebb sérülések különböző mótorokon, amelyek mégis tovább működtek:

Találat a hengerbélés és hengerfej összeerősítése helyén, mely némi dudorodást okozott; a következmény a dugattyú helyi melegedése, a felső dug.-gyürük törése.

Egy hengeren több hütőborda kitöredezett és egy mágnes mélyreható rongálódást szenvedett, a mótor végig működött.

Egy mótor egyik hengerében a bordák közt megrekedt a lövedék, miután szétvitte a kipuffogószelep tolórúdat. A dugattyú alakváltozást szenvedett, de nem rágódott be.

Egy mótornak szétlőtték szeleptányérját és szeleprúgóját, azonkivül a szelepvezetőhüvely is megrongálódott. A szelepszár elgörbült és a dugattyúfeneket kiverte.

Egy másik mótornak a szívócsatornáját érte lövés, úgy hogy a fúvó lapátja is megsérült; számos egyéb rongálódás ellenére, melyek mind mozgórészeken mutatkoztak, a mótor több óra hosszat járt.

Egy ismét másik mótornál a lövés átütötte a hengerbélést, a dugattyút, 20—30 mm-es lyukat vágott benne a golyó, ezt a golyót meg is találták a mótorban a szerelésnél, mégis 3½ órát szaladt simán a mótor.

ÉRDEKES HÍREK

Commander E. F. McDonald ujságíró a »Collier's Magazine« elterjedt amerikai ujságban cikket írt, amelyben kijelenti, hogy Németország legértékesebb »nyersanyagját« a pilóták képezik és ebben hiányt nem fog soha szenvedni. Ezzel szemben Amerika a legnagyobb pilótahiánnyal fog küzdeni, mihelyst a párezer nehézbombázó elkészült.

Ugyanez a helyzet Angliában. Commander McDonald azzal indokolja összehasonlítását, hogy Németország fiatalsága már évek óta foglalkozik a vitorlázó repüléssel, ami Angliában nem történt meg. A szakíró a jó vitorlázót a levegő kiváló matrózával hasonlítja össze (old salt of the skies), Németország légi fölényét főleg annak a körülménynek köszönheti, hogy ifjúságát a vitorlázásban oly lelkiismeretesen kiképezte. Cikke végén az író megemlíti még, hogy *valamennyi távolsági rekordot a vitorlázó repülésben a németek tartják.*

És ezt nem a szerény csuzlis és drótköteles motornélküli repülők állapítják meg, hanem egy előkelő, újvilági lap, a »Collier's Magazine« tárgyilagos szakírója, Commander E. F. McDonald. Szerinte a most folyó háború legértékesebb »nyersanyaga« a jó pilóta. Németország tartaléka ebből a nemes »anyagból« kimeríthetetlen, mert ifjúságának tízezreit évtizedek óta repülésre nevelte a motornélküli repülés segítségével. Amerika és a nyugateurópai hatalmak ezt a fontos kérdést mindezideig elhanyagolták, ezért itt a legsúlyosabb pilótahiánnyal kell számolni és a további harcban felhasználatlanul kárbavész az elkészülő ezernyi bombázó gép. Megállapítja, továbbá, hogy a mai nagy hatótávolságú légitámadások sikere elsősorban a repülőszemélyzet szakképzettségétől, rátermettségétől és gyakorlottságától függ. Mindezeket rövid idő alatt, gyors kiképzésben csak vitorlázó repülésben már edzett és a légjárásban otthonos fiatalságtól lehet elvárni. Cikke végén említi McDonald, hogy most már érthető, miért helyeztek olyan nagy súlyt a németek a háború előtt és jelenleg is a vitorlázó repülésre, hiszen az évek során át németek által felállított vitorlázó távrepülés rekordok mind a mai eredményes harcirepülőket edzette.

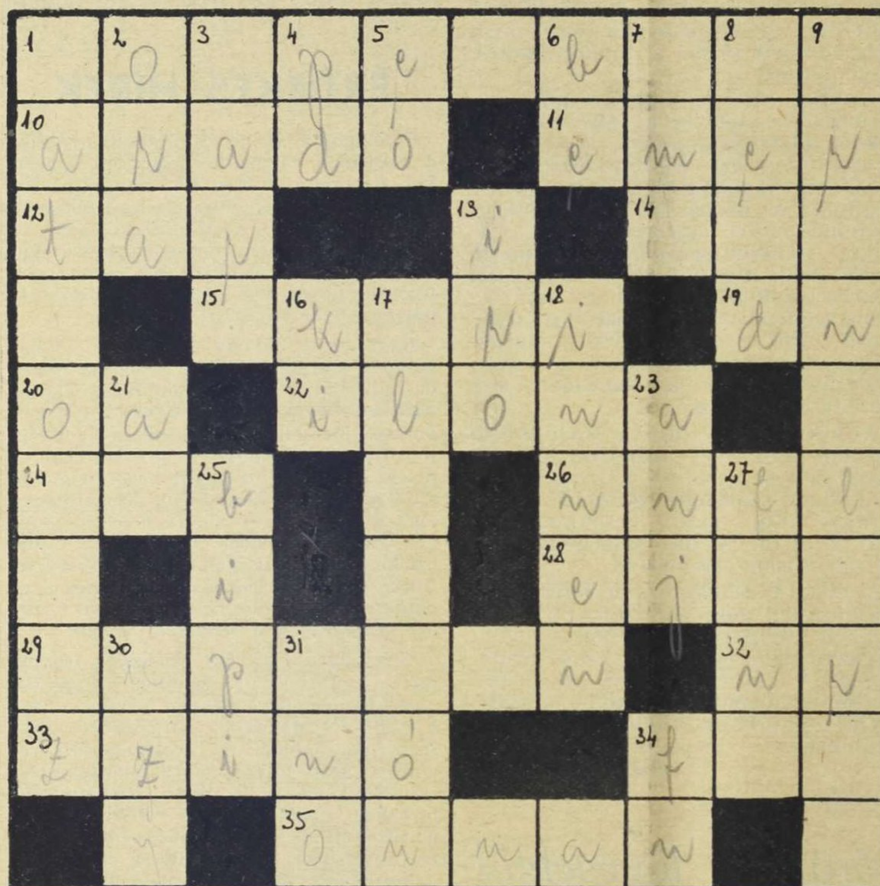
Tokió, február 4.

A japán repülőegyesületek szövetsége nagyszabású táborozást rendez az országban pilótajelöltek számára, akiket elsőrendű kiképzésben részesítenek. A sportrepülés céljaira 1.5 millió, a vitorlázó repülés számára pedig 1.3 millió yent bocsátottak rendelkezésre.

Rejtvényverseny

A versenyben minden régi és új előfizető — tehát az is, aki most fizet elő lapunkra — résztvehet. A rejtvények helyes megfejtését lapunk IV. évfolyamának 9. (május 1-i) számában egyszerre közöljük. A sorsolást június hó első napjain tartjuk. A sorsolás eredményét lapunk IV. évfolyamának 12. (június 15-i) számában közöljük. Megfejtéseket egyszerre, éspedig az utolsó rejtvény közlése után, de legkésőbb április hó 30-ig kell címünkre beküldeni. Felesleges tehát a megfejtéseket esetről-esetre, külön-külön beküldeni. A versenyben csak az vehet részt, aki legalább öt rejtvényt helyesen fejt meg.

7. SZÁMÚ KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes sorok: 1. A Junkers-művek vezérigazgatója. 10. Német repülőgépgyár. 11. Kerékpárgumi-márka, négy első betűje. 12. Kopasz. 14. Délmagyarországi folyó. 15. Köcsög betűi keverve. 19. D. N. 20. O. A. 22. Női név. 24. Világhírű német repülő-motorgyár. 26. Nitrogén, nátrium és fluor vegyjele. 28. Noszogatás. 29. Magyar szerzetes, aki először foglalkozott a vitorlázó repülés gondolatával. 32. N. R. 33. Szalag egy betű elhagyásával. 34. Erre van a hőmérő is beosztva. 35. Mutató névmás.

Függőleges sorok: 1. Lengyel repülőtér. 2. Időmérő. 3. Ipar betűi keverve. 4. Pad mássalhangzói. 5. Egon magánhangzói. 6. Ki ellentéte. 7. Ausztráliai futómadár. 8. . . . a lelke mindennek. 9. Város az USA Észak-Dakota nevű államában. 13. A túró készítésénél visszamaradó termék. 16. Be ellentéte. 17. Világhírű pilóta. 18. Erről a helyről. 21. Német prepositió. 23. Anjou eleje. 25. A világ főcserkésze volt. 27. Régi levelekben is szerepel. 30. Bizony, régi magyar neve. 31. Róna eleje, betűi keverve. 34. F. N.

Megfejtésül beküldendő: A vízszintes 1-es sor és a 29-es sor.

ÜZENET!

Újból felhívjuk rejtvényversenyünk résztvevőit, hogy megfejtésüket egyszerre küldjék be. Aki eddig a versenyben közölt rejtvények közül 5 rejtvényt megfejtett már, az beküldheti a megfejtést. Az öt rejtvény megfejtése elégséges arra, hogy a versenyben résztvegyen, mert felesleges minden rejtvény beküldése.

A rejtvénymegfejtést levelezőlapra írjuk. A megfejtésen kívül nem szabad szöveget írni. Legegyszerűbb így szövegezni: Megfejtések. 1. sz. rejtvény . . . . ., 2. sz. rejtvény . . . . . és így tovább.

Minden megfejtő okvetlenül írja a levelezőlapra nevét és pontos címét. A neve elé feltétlenül írja oda azt az előfizetési törzsszámot, ami a neki küldött lap címszalagján van. Megfejtések, amelyekről hiányzik a törzsszám, nem vétetnek figyelembe.

DÍJAT ADNAK

A Magyar Szárnyak díjai:
Egy új kerékpár teljes felszereléssel
Márkás rádiókészülék
Ezüst szivarkaszelence
Ezüst gyermek étkészlet
Egy-egy 10 pengős készpénzdíj (összesen tíz)
Egy-egy töltőtoll és csavarós ceruza (összesen ötven)
Egy-egy egészéves előfizetés (összesen száz)
Sebesfi fotószaküzlet díja:
Jóminőségű fényképezőgép
Koestlin L. és Társa rt. díjai:
Egy-egy elsőrangú doboz bonbon (összesen tíz)
M. kir. á. vasgyárak k. k. rt. díja:
20 pengő készpénz
Arnheim S. J. díja:
Acélkasetta biztonsági zárral
M. kir. Államvasutak díja:
Ezüst cigarettatárca
Agrolux rt. díja:
Villamos kávéfőzőkészülék
Hunnia gyógyszertár díjai:
Egy-egy darab Leton arcápoló szappan (összesen tíz)
Cadeau csokoládégyár rt. díjai:
Egy-egy doboz csokoládédesszert (összesen tíz)
Piatnik kártyagyár rt. díjai:
Egy-egy csomag kártya (összesen tíz)
Irgang drogéria díjai:
Egy-egy üveg elsőrangú kölnivíz (összesen tíz)
Janina rt. díjai:
Négy-négy doboz Senator cigarettahüvely (összesen negyven)
Szövetkezeti Bolt díjai:
Egy-egy hamutartó (összesen tíz)
Sommer fotóüzlet díja:
Week-end fényképezőgép
Corvin Áruház díjai:
Körzőkészlet
Karóra
Schulz fémárugyár díja:
Alpakka serleg
Magyar Szárnyak újabb díjai:
Tangóharmonika
Jóminőségű iskolahegedű
Bendzsó
Molnár és Moser díjai:
Egy-egy nagy üveg kölnivíz (összesen öt)
Dreher-Haggenmacher díjai:
Egy-egy nagy doboz csokoládédesszert (összesen öt)



AZ IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR SZÁRNYAK ÁLLANDÓ IFJÚSÁGI MELLÉKLETE

Megjelentek az első magyar zárttéri modelek

Idegen folyóiratokban gyakran láthatunk rendkívül finoman elkészített, valami átlátszó, fénylő anyaggal, ú. n. mikrofilmmel bevont kis gépeket és a szövegből kiderül, hogy ezek a törékeny, könnyű kis modelek szinte hihetetlen eredményekre képesek. Kizárólag a gyenge gumimótor segítségével több percig tudnak levegőben maradni. Ezek a zárttéri modelek.

A modelezés ezen ága külföldön rendkívül elterjedt. Németországban, Amerikában fantasztikus teljesítményeket értek el pl. a jelenlegi német csúcseredményt H. I. Mischke 75 cm fesztávú gépe tartja 12 perc 27 mp idővel!

A zárttéri modelezésnek rendkívül sok előnye van a szabadtérivel szemben. A kis gépek konstrukciója igen egyszerű, elkészítésük pontos munkát kíván ugyan, de kis gyakorlattal aránylag rövid idő (1—2 nap) alatt elkészíthetők. Már egészen kis masinákkal is 1—2 percen felüli középtelesítményt lehet elérni, szabadban a legtökéletesebb mótoros gép is alig képes ilyen eredményre, nem is beszélve a komoly zárttéri gépekről; pl. van olyan német model, melynek középteljesítménye a 6—8 percet is meghaladja!

Azután a zárttéri modelezőknek nem kell félni az idő viszontagságaitól, az ilyen versenyeket nem moshatja el az eső, (mint már ez szabadban sokszor megtörtént) a modelezők télen sincsenek tétlenségre kárhoztatva.

Végül versenyek alkalmával a szerencsének jóval kisebb befolyása van a helyezés sorrendjére, mint szabadban; itt nincs emelőszél, termik, rossz és hanyagul megépített gép nem tud sokáig levegőben maradni, nagy eredményt csak tudással, szorgalommal és gondos munkával lehet elérni.

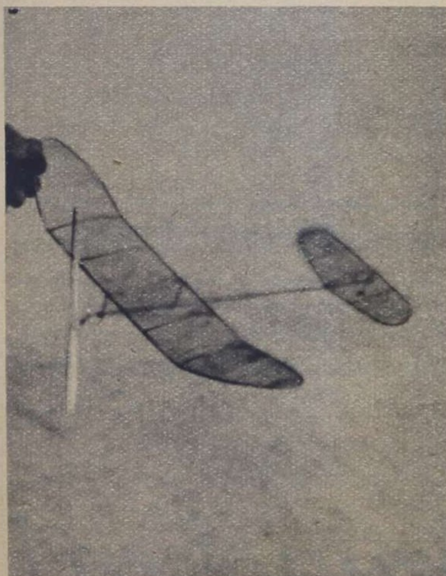
Nálunk mostanáig nem építettek ilyen gépeket, ennek okát főleg az anyag és megfelelő helyiség hiányában kell keresni. Az ilyen gépekhez leginkább balsát kell használni, ezt még régebben is csak drága pénzért lehetett kapni, (ma már nincs) a legnagyobb baj a bevonás körül volt, mikrofilmhez egyszerűen nem lehetett hozzájutni.

Négy hónappal ezelőtt két magyar modelező, Harsány György és Benedek György kezdtek zárttéri gépekkel kísérletezni. Harsány Györgynek (a népszerű Gyurka bá'nak) sikerült Németországból mikrofilmet szereznie, Benedek Györggyel megtervezték és elkészítették az első magyar zárttéri modelt. A gép igen kezdetleges volt, 58 mp-nél jobb eredményt nem lehetett belőle kihozni. A tervezők azonban nem csüggedtek, az első gépből levont tanulságok alapján megépítették a második, 33 cm fesztávú és 33 cm hosszú CF—Z1 jelű modelüket. A kis gép hosszas állítgatás után az építők nagy örömére csodálatosan szép és lassú repüléssel 1 perc 12 mp-es teljesítményt ért el! Az eddigi repítéseket a Mátyás gimnázium fedett udvarán tartották, ez azonban kicsinek bizonyult, új és nagyobb helyet kellett keresni. Igen alkalmasnak látszott a Műegyetem aulája. Itt a kis gép 1 perc 25 mp-re javította előző eredményét és a nézők nagy csodálkozására könnyed, 3 pontos leszállást végzett.

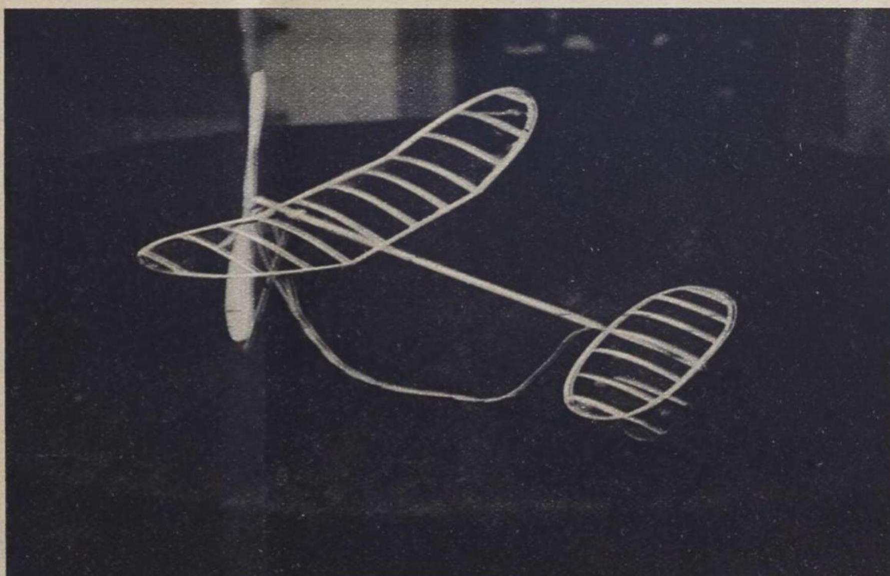
Ezután Benedek György tervezett egy ugyanekkora (33 cm fesztáv, 33 cm hossz) CF—Z2 kacsamodelt, a gép mindjárt berepítéskor 1 perc 40—50 mp-es középteljesítményűnek bizonyult, legjobb ideje 2 perc 22 mp volt. Ugyanezt a gépet elkészítette Gyurka bá' is, ez 2 perc 15 mp-et ért el.

A gépek építési anyaga balsa és rizsszalma. (Közönséges szívószalmaszál.) A törzs egy, esetleg 2—3 egymásba dugott és ragasztott szalmaszál, ez elég könnyű és hihetetlen erős, nagyszerűen bírja a gumi csavaró és hajlító hatását.

A szárny és csillapító felületek



CF zárttéri kacsa model

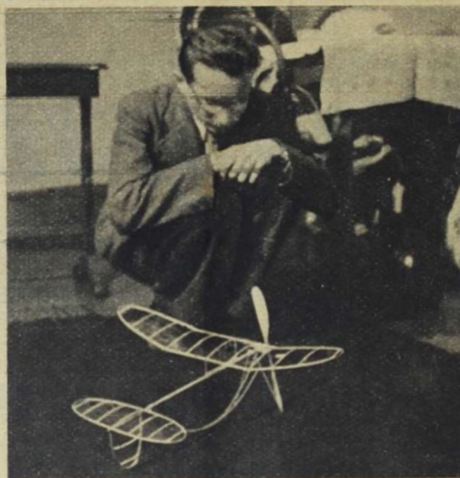


CF—Z3 nagyteljesítményű zárttéri model

anyaga 1×1, 1×1,5 mm-es balsa-léc. A lekerekítés mindenütt szalmaszálból hasított vékony csík, ez is nagyon könnyű. A rögzített oldalkormánynak kis beállítása van, hogy a gép körözzön.

A légcsavar aránytalanul nagy, a fesztávolság felét is meghaladja. Anyaga 0,5 mm-es balsa-furnér. A légcsavar tengelye 0,3 mm-es acéldrót. A gép legsúlyosabb része a törzsnél jóval hosszabb gumimotor, ez néha a teljes súlynak több mint a felét teszi ki.

Az első gépek (CF—Z1 és Z2) bevonata a német UHU lila mikrofilm volt, csodálatosan vékony és nagyon szépen megfeszül, de még a gyenge szárnyat sem csavarja el. A CF—Z3 már magyar készítésű mikrofilmmel van bevonva.



CF—Z3, szerkesztőjével

A gumimótor felcsavarása 1 : 8 áttételű felhúzógéppel történik, a legnagyobb felcsavarás a normálgépnél kb. 600, a kacsáknál 1100 volt. (Külföldön nem ritka az 1600—2000 fordulat sem.)

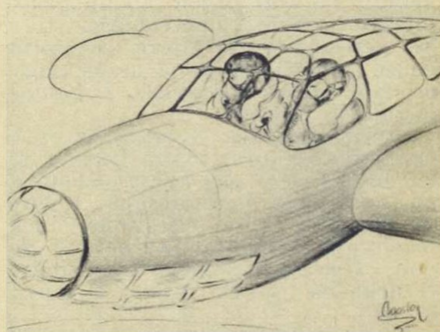
A CF—Z1 és Z2 súlya 3—4 gramm, a CF—Z3-é pedig 7 gramm.

Legközelebbi számunkban közölni fogjuk a mikrofilmes eljárást és egy jól bevált mikrofilm-receptet, amit bárki fillérekért elkészíthet.

Jó volna, ha a felelős tényezők is felfigyelnének az eddigi eredményekre és megrendeznék az első magyar zárttéri versenyt. Amit más ország fiai meg tudnak csinálni, az nekünk sem lehet nehéz, nem maradhatunk el, lépést kell tartanunk a külfölddel!

G. B.

REPÜLŐ HUMOR



Magassági repülésen.

— Nézd csak, ott van a tükröm, amit kiejtettem!

Á! — Nem látod, hogy az a Velencei-tó?



Hazafelé



Avagy miből lesz a cserebogár



Halló! ... — Nem tudja véletlenül merre van a repülőtér?

Felelős szerkesztő és kiadó

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer,

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. sz. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum rt. mélynyomása

Felelős: KÁRPÁTI ANTAL igazgató

Atheneaum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.